PL 842/2021-CR

– TRANSPOTES

CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00292-2026-2031-CD RU
21588-CD ACTUALIZADA
17 SEPTIEMBRE 2026 11:18 a. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

REPÚBLICA DEL PERÚ

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
25 JUN. 2024
RECIBIDO
Firma 17:05

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Lima, 25 de junio de 2024

OFICIO Nº 127-2024 – PR

Señor
ALEJANDRO SOTO REYES
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Autógrafa de Ley de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas. Al respecto consideramos conveniente observarla por lo siguiente[1]:

Observaciones a la Autógrafa de Ley

1. Conforme se advierte, la propuesta normativa está dirigida a regular la actividad de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas. Por lo que se busca definir en qué consiste la actividad objeto de regulación, normar su fiscalización, crear un registro nacional de empresas administradoras de intermediación del referido servicio privado de transporte especial, evidenciar la responsabilidad de las empresas administradoras de intermediación por la prestación de sus servicios tanto administrativa como judicialmente, establecer la información mínima que debe contener la plataforma o la aplicación asociada al servicio de intermediación, fijar los requisitos que deben exigir las empresas administradoras para incorporar a los nuevos prestadores, establecer las medidas de suspensión del uso de la plataforma o aplicación en caso de incumplimiento de condiciones del servicio y estipular la sanción a las empresas de administración en caso de incumplimiento de requisitos de seguridad.

   Respecto a la problemática que la autógrafa de ley busca solucionar, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, mediante su dictamen aprobado en mayoría, indica que:

   «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

1 Sobre la base del Informe Nº 73-2024-JUS/GA, Informe N° 1107-2024-IN-OGAJ, Informe N° D000922-2024-PCM-OGAJ e Informe N° 0973-2024-MTC/08.

RU 1549277

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 extrajeras 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, deber estar registradas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (...) y deben garantizar la idoneidad del servicio [...]" [Sic, p. 8]

Del objeto de la Autógrafa de Ley

2. En primer lugar, si bien la autógrafa de Ley señala que su objeto es regular a las "Empresas Administradoras de intermediación del servicio de transporte especial a través de plataformas tecnológicas" (las cuales, más allá de la denominación que se emplee, son empresas prestadoras de servicios de intermediación), la misma establece determinada regulación que impacta directamente sobre el servicio de transporte terrestre. Así, la autógrafa de Ley incorpora al ordenamiento jurídico una nueva modalidad de servicio de transporte terrestre que es denominada "servicio privado de transporte especial".

   Sin embargo, la autógrafa de Ley no establece una definición de "servicio privado de transporte especial" ni brinda mayores alcances respecto de lo que se debe entender por dicho servicio; señalando únicamente en su artículo 2, numeral 2.2 que dicho servicio de transporte es prestado por aquellos conductores que son contratados a través de plataformas de intermediación; la falta de delimitación antes mencionada, conlleva a que este servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas, - categoría que no se encuentra reconocida en la legislación vigente- se interprete como la creación un servicio de transporte que se prestaría únicamente por el uso de plataformas tecnológicas.

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

   De este modo, atendiendo a lo estrictamente señalado en la Autógrafa de Ley, el "servicio privado de transporte especial", dada la falta de contenido de dicho término, comprendería, en el marco de las disposiciones contenidas en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte Tránsito Terrestre (en adelante, LGTT) y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (en adelante, RNAT), a todo

aquel servicio de transporte terrestre de personas y mercancías en sus diversas modalidades y ámbitos (provincial, regional o nacional) que pueda ser contratado a través de plataformas virtuales; como, por ejemplo, el servicio de transporte de trabajadores, de estudiantes, el servicio de taxi, el servicio de transporte de mercancías, entre otros.

Asimismo, dentro de dicho concepto incluiría **también al servicio de transporte informal**. Esta situación se corrobora en el hecho que el artículo 7 de la Autógrafa de Ley no considera a la autorización como un requisito para que un prestador del "servicio privado de transporte especial" pueda ser admitido en una empresa de intermediación; y en el hecho que la Autógrafa de Ley dispone la derogación expresa de la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de Taxi establece que *"Toda persona natural o jurídica, vehículo que se destine y/o conductor que se dedique al traslado exclusivo de personas de un punto de origen hasta un punto de destino señalado por quien lo contrata, a cambio de una contraprestación económica, sin importar el medio de contratación, en el Territorio de competencia de la ATU, debe contar con los títulos habilitantes establecidos en el presente Reglamento"*, con lo cual se excluye de la obligación contar con la autorización de la autoridad competente, a aquellos prestadores del servicio de taxi que son contratados a través de plataformas de intermediación.

En tal sentido, conforme a la formula legislativa empleada por la Autógrafa de Ley, el "servicio privado de transporte especial" comprendería a todo tipo de servicio de transporte de personas o mercancías en cualquier ámbito y podría ser realizado por cualquier persona que cuente con un vehículo sin que este requiera de una autorización otorgada por alguna entidad de la Administración Pública competente en dicha materia, bastando únicamente con encontrarse registrada en una "Empresa Administradora de intermediación del servicio de transporte especial a través de plataformas tecnológicas". Así, por ejemplo, a través de las plataformas de intermediación, los usuarios podrían contratar a un conductor con un vehículo M1 para realizar un servicio de transporte de ámbito regional o nacional, con lo cual no solo se pone en riesgo la vida y la salud de las personas, sino que se fomenta la informalidad y el uso ineficiente de la infraestructura vial.

Esta falta de claridad respecto del concepto de "servicio privado de transporte especial", el ámbito en el que opera y la regulación en general de dicho servicio, genera diversos problemas toda vez que, si bien a través de las plataformas de intermediación se pueden contratar servicios de transporte debidamente autorizados, también es cierto que se puede contratar servicios de transporte informal. Por tanto, incorporar al ordenamiento vigente la categoría de "servicio privado de transporte especial" sin establecer mayores alcances respecto de su regulación, incrementa los riesgos de una mayor informalidad.

De otro lado, la LGTT establece en el literal d) del artículo 2 la definición de "servicios complementarios" al transporte y/o tránsito terrestre, como la *"Actividad que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y tránsito terrestre, relacionada al Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y al Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, entre otros previstos o que se creen por ley"*. En ese sentido, las plataformas de intermediación deben ser reguladas como servicios complementarios al servicio de transporte; para lo cual resulta necesario incluirlas previamente de manera expresa a través de modificación del literal d) del artículo 2 de la LGTT o aprobar una norma con rango de Ley su tratamiento como servicio complementario. Por lo tanto, autógrafa de Ley debe orientarse a regular específicamente a las empresas administradoras de intermediación.

De la necesidad de delimitar adecuadamente la participación de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital

3. Es preciso señalar que la Autógrafa de Ley plantea disposiciones que buscan regular a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas, por lo cual es conveniente delimitar adecuadamente la participación de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital de la Presidencia del Consejo de Ministros en el desarrollo de la norma matera de análisis.

   En el numeral 2.1 del artículo 2 de la Autógrafa de Ley se señala: "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". Al respecto, considerando que la dicha Secretaría tiene competencias en materia de economía digital, comercio electrónico y demás temas relacionados, mas no en la administración e implementación de las plataformas creadas para este fin, actividad que según lo fundamentado en los antecedentes de esta norma, correspondería únicamente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se debe precisar que la única entidad encargada de la administración de este registro es solo el MTC, debiendo eliminarse a la Secretaria de Gobierno y Transformación Digital del referido numeral.

   Por su parte, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Autógrafa de Ley señala: "Se crea el Registro Nacional de Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas, el cual está dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con la Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, en su calidad de ente rector de la transformación digital en el país". Al respecto, considerando que la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital no realizará la implementación y el desarrollo de la plataforma creada para este fin, actividad que correspondería principalmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se debe precisar en el citado numeral que la Secretaria de Gobierno y Transformación Digital, solo tendrá las acciones de supervisar, revisar y fiscalizar dicha plataforma en su calidad de ente rector de la transformación digital en el país, y que ese es el alcance que tiene dicha Secretaría para efectos de la referida norma.

   Por otro lado, el numeral 3.5 del artículo 3 de la Autógrafa de Ley señala que la información que obre en el Registro Nacional de Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones está disponible por internet para el Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI). Sobre este numeral y considerando que la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, estará encargada principalmente de las acciones de supervisión, revisión y fiscalización de dicha plataforma en su calidad de ente rector de la transformación digital en el país, se sugiere añadir en este numeral a la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, de manera literal.

De la vulneración a los derechos a la vida, salud e integridad de las personas

4. El numeral 1 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú señala que toda persona tiene derecho "*A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar* (...)". Asimismo, el artículo 7 de la misma norma dispone que "*todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad así como el deber de contribuir a su promoción y defensa. La persona incapacitada para velar por sí*

misma a causa de una deficiencia física o mental tiene derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad".

Al respecto, atendiendo a lo señalado, la Autógrafa de Ley contraviene la Constitución Política del Perú, toda vez que al encontrarse el "servicio privado de transporte especial" fuera del control de la autoridad competente en materia de transporte, dicho servicio pone en grave riesgo los derechos fundamentales a la vida, la salud y la integridad de las personas, los cuales se encuentran previsto en el numeral 1 del artículo 2 y el artículo 7 de la Constitución Política del Perú.

En mérito a ello, debe también observarse la Única Disposición Complementaria Derogatoria, ya que, en línea con lo señalado anteriormente, daría lugar al incremento de la informalidad y la puesta en riesgo de los derechos fundamentales a la vida, la integridad y la salud.

De la vulneración a las competencias de las autoridades en materia de transportes

5. Como se indicó líneas arriba, la Autógrafa de Ley habilita a que a través del "servicio privado de transporte especial" se puedan prestar, entre otros, el servicio de taxi sin contar con la autorización correspondiente, con lo cual se afecta las competencias de la ATU y las Municipalidades Provinciales que se encuentran previstas en la Constitución Política del Perú, la Ley Orgánica de Municipalidades (en adelante, LOM) y la Ley N° 30900.

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

En esa línea, el artículo 81 de la LOM establece que las municipalidades provinciales son competentes en materia de transporte, teniendo entre sus funciones *"Normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza"*. Asimismo, la Ley N° 30900, establece que la ATU tiene entre sus funciones aprobar las normas que regulan la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio, incluyendo al servicio de taxi, el cual se define en el RNAT como *"Servicio de transporte especial de ámbito provincial, prestado en vehículos de la categoría M1 de la clasificación vehicular, que tiene por objeto el traslado de personas desde un punto de origen hasta uno de destino señalado por quien lo contrata. La tarifa a cobrar por este servicio puede estar determinada mediante sistemas de control (taxímetros), precios preestablecidos, el libre mercado o cualquier otra modalidad permitida por la ley"*.

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



De la vulneración del principio de igualdad

6. El numeral 2 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú establece el principio de igualdad y no discriminación, respecto del cual el Tribunal Constitucional ha señalado que el mismo *"(...) además de ser un derecho fundamental, es también un principio rector de la organización del Estado social y democrático de Derecho y de la actuación de los poderes públicos. Como tal, comporta que no toda desigualdad constituye necesariamente una discriminación, pues no se proscribe todo tipo de diferencia de trato en el ejercicio de los derechos fundamentales; la igualdad solamente será vulnerada cuando el trato desigual carezca de una justificación objetiva y razonable. La aplicación, pues, del principio de igualdad, no excluye el tratamiento desigual; por ello, no se vulnera dicho principio cuando se establece una diferencia de trato, siempre que se realice sobre bases objetivas y razonables".*

De conformidad con ello y teniendo en cuenta lo señalado en el apartado anterior, se advierte que la Autógrafa de Ley establece un régimen diferente a los prestadores del servicio de transporte terrestre que hacen uso una plataforma intermediaria respecto de aquellos prestadores del servicio que no hacen uso de la misma, toda vez que, mientras estos últimos tienen que cumplir con toda la regulación vigente y obtener las autorizaciones y habilitaciones respectivas de la autoridad competente, los prestadores del servicio que hacen uso de las plataformas de intermediación, se encontrarían exentos de toda regulación, bastando únicamente para realizar sus actividades encontrarse afiliadas a una de las referidas plataformas. Ahora bien, en la medida que ambos agentes, el que hace uso de las plataformas y el que no hace uso de ella, prestan el servicio de transporte terrestre, no existiría justificación objetiva y razonable que habilite a tratar de manera diferente a dichos agentes.

De este modo, la Autógrafa de Ley vulnera el derecho y principio de igualdad y no discriminación, en la medida que establece un trato diferenciado injustificado entre los operadores del servicio de transporte que hacen uso de las plataformas de intermediación de los que no hacen uso de ella. Situación que, además, como se indicó anteriormente, incentiva la migración hacia la informalidad, toda vez que, en términos de costos, resulta más ventajoso prestar el servicio de transporte a través de las plataformas de intermediación y exonerarse del régimen de gestión y fiscalización vigente que prestar el servicio conforme a las modalidades previstas en el ordenamiento vigente que rige dicha materia.

Por estas consideraciones, se debe retirar del texto de la Autógrafa de Ley toda referencia al "servicio privado de transporte especial" y señalarse expresamente que las empresas prestadoras de servicios de intermediación únicamente pueden tener dentro de sus afiliados a transportistas debidamente autorizados por la autoridad competente.

De la inscripción en el Registro

7. El numeral 3.1 del artículo 3 de la Autógrafa de Ley dispone la creación del Registro Nacional de Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Logísticas" (en adelante, el Registro), el cual estará dentro del ámbito de competencia del MTC y de la Secretaría del Gobierno y Transformación Digital (en adelante, SGTD-PCM). Sin embargo, no se precisa cuáles serán las competencias y responsabilidades específicas de cada una de las referidas entidades con relación a la implementación y administración del mencionado registro, lo cual genera incertidumbre respecto a las funciones que corresponde asumir al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la SGTD – PCM, así como genera el riesgo de que posteriormente se produzcan conflictos competenciales negativos o positivos al tratar de delimitar las funciones

de dichas entidades.

En esa misma línea, de conformidad con el artículo 4 de la Autógrafa de Ley, la fiscalización de las "Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas" se encuentra a cargo del Ministerio y de la SGTD-PCM. Sin embargo, no se precisa qué aspectos en particular de la referida fiscalización se encontrarán a cargo del Ministerio y cuáles a cargo de la SGTD, lo cual genera incertidumbre sobre el alcance de las competencias de fiscalización que asumirán cada una de dichas entidades, situación que, podría generar conflictos competenciales negativos o positivos al tratar de delimitar las funciones de cada una de las mismas.

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

De las libertades económicas en la economía social de mercado

8. Como tiene dicho el Tribunal Constitucional la "*Constitución económica" es el ""(...) plexo normativo que tiene como finalidad configurar el ámbito jurídico en el cual se desarrollará la actividad económica de nuestro país, y cuyo propósito es que la actuación del Estado y los ciudadanos sea coherente con la naturaleza y los fines del Estado social y democrático de derecho*" [cfr. STC 0008-2003-AI, fundamento 7].

Así, en el artículo 58 de la Constitución Política del Perú se tiene prescrito que:

> "***La iniciativa privada es libre**. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, **el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de** promoción de empleo, **salud**, educación, **seguridad**, servicios públicos e infraestructura*." [Énfasis agregado]

En el artículo 59 de la Constitución se indica que:

> "***El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad públicas**. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades*." [Énfasis agregado]

El Alto Tribunal, además ha señalado que:

> "(...) *[E]l contenido esencial de las denominadas libertades económicas que integran el régimen económico de la actual Constitución de 1993 —libertad contractual, libertad de empresa, libre iniciativa privada, libre competencia, entre otras—, cuya real dimensión, en tanto límites al poder estatal, no puede ser entendida sino bajo los principios rectores de un determinado tipo de Estado y el modelo económico al cual se adhiere. En el caso peruano, esto implica que las controversias que surjan en torno a estas libertades, deban encontrar soluciones sobre la base de una interpretación constitucional sustentada en los alcances del Estado social y democrático de derecho (artículo 43° de la Constitución) y la economía social de mercado (artículo 58° de la Constitución).*
>
> *Conforme lo ha señalado este Colegiado, el Estado Social y Democrático de Derecho no obvia los principios y derechos básicos del Estado de Derecho, tales*

como la libertad, la seguridad, la propiedad privada y la igualdad ante la Ley; antes bien, pretende conseguir su mayor efectividad, dotándolos de una base y un contenido material, a partir del supuesto de que individuo y sociedad no son categorías aisladas y contradictorias, sino dos términos en implicación recíproca. En otras palabras, los redimensiona, otorgándoles, a su vez, un contenido "social".

Justamente, es bajo el marco del Estado Social y Democrático de Derecho donde se configuran los fines de nuestro régimen económico en tanto economía social de mercado. De esta manera, el carácter "social" del régimen determina que el Estado no pueda permanecer indiferente ante las actividades económicas de los particulares, lo que, por cierto, en modo alguno supone la posibilidad de interferir de manera arbitraria e injustificadamente en el ámbito de libertad reservado a los agentes económicos.

Y es que en una economía social de mercado, tanto los particulares como el Estado asumen deberes específicos; en el primer caso, el deber de ejercitar las referidas libertades económicas con responsabilidad social, mientras que, en el segundo, el deber de ejercer un rol vigilante, garantista y corrector, ante las deficiencias y fallos del mercado, y la actuación de los particulares" [cfr. STC 1963-2006-PA, fundamentos 3 a 6] [subrayado agregado].

Del marco constitucional y jurisprudencial reseñado, es viable sostener que desarrollar cierta actividad económica en el país —lo cual se traduce en el ejercicio de las libertades antes invocadas—, implica actuar con responsabilidad social, es decir, no solo perseguir la ganancia privada sino también coadyuvar con alcanzar el bienestar general. Y es que, en el marco de la economía social de mercado la responsabilidad social empresarial "(...) tiene diversos ámbitos de aplicación como el interno: el relativo al respeto de los derechos laborales y al clima laboral interno, así como al gobierno cooperativo; **y el externo que enfatiza más las relaciones entre la empresa, la comunidad y su entorno**" [STC 03343-2007-PA, fundamento 23]. Esto último implica entonces que la finalidad de lucro debe ir acompañada de una estrategia previsora del impacto a las relaciones con la comunidad y su entorno que la labor empresarial puede generar.

Es precisamente por ello que el Estado no se mantiene indiferente ante el ejercicio de tales libertades económicas, desplegándose de esta manera su rol de vigilancia y corrección de la actuación de los particulares en el mercado. Sin embargo, esta intervención debe ser esquiva de la arbitrariedad para evitar invadir el ámbito de libertad reservada a los agentes económicos de manera injustificada e ilegítima.

Así, resulta constitucionalmente permisible dictar normas dirigidas a velar por el correcto funcionamiento del mercado y actuación de los particulares en él, sobre todo ante la existencia de deficiencias como son las amenazas o lesiones hacia los derechos y bienes constitucionales en el desarrollo del tráfico comercial regular.

Precisamente, esto se aprecia en la propuesta legislativa contenida en la autógrafa, puesto que, según se indica en el dictamen favorable de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, *"[l]a 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"* [sic, p. 8], añadiéndose que:



"(...) el supuesto fáctico que originó esta iniciativa, la cual ha sido descrita por la exposición de motivos del proyecto, [ha sido formulado de la siguiente manera]: "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, hurto, entre otros delitos, para ello tan solo basta revisar las noticias que existen en diversos medios periodísticos (...)"

Entonces, ante esta problemática se advierte es viable la adopción de medidas normativas dirigidas a superarla; sin embargo, tal intervención no debe ser contraria a derechos y principios constitucionales, como apreciamos se incurre en los artículos 8 y 9 de la Autógrafa.

Del análisis de impacto en el debido proceso (derecho de defensa), principio de legalidad y seguridad jurídica

9. Es preciso anotar que a través de la STC 01017-2012-AA, el Tribunal Constitucional reitera que el derecho fundamental al debido proceso se encuentra previsto en el inciso 3 del artículo 139 de la Constitución, conforme al cual "*son principios y derechos de la función jurisdiccional [...] la observancia del debido proceso* [...]". En ese sentido, el ámbito de irradiación del debido proceso no abarca exclusivamente el campo judicial, sino que se proyecta, con las exigencias de su respeto y protección, sobre todo órgano, público o privado, que ejerza funciones formal o materialmente jurisdiccionales. De esa manera, el derecho fundamental al debido proceso es un derecho que debe ser observado en todo tipo de procesos y procedimientos, cualquiera que fuese su naturaleza (cfr. sentencias recaídas en los Expedientes 0733-2005-PA/TC, 3312-2004-AA/TC, 5527-2007-PA/TC, 0083-2000-AA/TC, 1489-2004-AA/TC, 9588-2006-PA/TC, entre otras tantas)[2].

   De esta manera, el debido proceso también se aplica a las relaciones *inter privatos*, dado que las personas jurídicas de derecho privado (entre ellas, las asociaciones), se encuentran sujetas a los principios, valores y disposiciones constitucionales, como cualquier ciudadano o institución (pública o privada) que tiene la obligación de respetarlas, más aún cuando estas ejercen la potestad disciplinaria sancionadora[3].

   En la sentencia recaída en el Expediente 5871-2005-PA/TC, este Tribunal sostuvo que el derecho de defensa "(...) *se proyecta (...) como un principio de contradicción de los actos procesales que pudieran repercutir en la situación jurídica de algunas de las partes de un proceso o de un tercero con interés (...). La observancia y respeto del derecho de defensa es consustancial a la idea de un debido proceso, propio de una democracia constitucional que tiene en el respeto de la dignidad humana al primero de sus valores. Por su propia naturaleza, el derecho de defensa es un derecho que atraviesa transversalmente a todo el proceso judicial, cualquiera sea su materia La posibilidad de su ejercicio presupone, en lo que aquí interesa, que quienes participan en un proceso para la determinación de sus derechos y obligaciones jurídicas tengan conocimiento, previo y oportuno, de los diferentes actos procesales que los pudieran afectar, a fin de que tengan la oportunidad de ejercer, según la etapa procesal de que se trató, los derechos procesales que correspondan*"[4].

   Pero, como tiene dicho el Tribunal Constitucional, tal razonamiento puede aplicado *mutatis mutandis* al ámbito de toda entidad privada[5], como son las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas.

---

2 Tribunal Constitucional del Perú. STC 425/2021 recaída en el Expediente N° 03581-2017-PA/TC, f. 6.
3 Tribunal Constitucional del Perú. STC 425/2021 recaída en el Expediente N° 03581-2017-PA/TC, f. 7.
4 Tribunal Constitucional del Perú. STC 425/2021 recaída en el Expediente N° 03581-2017-PA/TC, f. 9.
5 Tribunal Constitucional del Perú. STC 425/2021 recaída en el Expediente N° 03581-2017-PA/TC, f. 10.



Por lo expuesto, las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas se encuentran obligadas a observar una serie de garantías, formales y materiales, de muy distinta naturaleza, cuyo cumplimiento garantiza que el procedimiento o proceso en el cual se encuentren comprendida un conductor asociado o usuario del servicio puede ser considerado justo, tales como las manifestaciones del derecho de defensa. En tal sentido, el legislador no puede habilitar bajo ninguna circunstancia que tales entidades determinen la comisión de infracciones e impongan sanciones obviando este derecho, tal como ocurre en el caso de autos. Y es que en el artículo 8 de la propuesta aprobada, se fija lo siguiente

> *"**Artículo 8. Medidas de suspensión de conductor o no conductor***
>
> *Cualquier persona usuaria del servicio, sea o no el conductor, que acepte e incumpla los términos y condiciones contempladas por cada plataforma tecnológica y por la presente ley, puede ser suspendido de manera provisional o permanente del uso de dicha plataforma.* ***Para tal efecto, el administrador de la plataforma tecnológica realiza una evaluación e investigación interna par determinar el incumplimiento y comunicarle el resultado de manera transparente al usuario.****"* [Énfasis agregado]

Se puede advertir con meridiana claridad que el legislador habilito a las entidades de intermediación para determinar infracciones y sancionar a los conductores asociados y usuarios en forma directa, sin ofrecer garantías al ejercicio de su derecho de defensa. O si se quiere, no estamos ante una regulación clara y precisa, por cuanto no es posible identificar si es que dentro de la investigación o evaluación se le permitirá al conductor o usuario ejercitar el derecho de defensa, por el contrario, existe la apariencia de que se habilita sanción directa. En todo caso, de encontrarnos en este último escenario, también se transgrede el principio de seguridad jurídica pues corta toda expectativa razonable respecto a cómo actuarán las empresas intermediadoras en la aplicación del marco normativo propuesto[6].

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

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

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

---

6 Mediante dicho principio se asegura a todos los individuos una expectativa razonablemente fundada sobre cómo actuarán los poderes públicos y, en general, los individuos al desarrollarse e interactuar en la vida comunitaria (STC 0001-0003-2003-AI/TC, f. 3).



De otro lado, en el artículo 9 de la Autógrafa se establece que:

> *"**Artículo 9. Sanciones a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas***
>
> *El Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitará a los proveedores de servicios de internet que bloqueen el acceso a los aplicativos o páginas web a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transportes especial a través de plataformas tecnológicas que incumplan con los requisitos de seguridad mencionados en la presente ley."*

Aquí tampoco se ha previsto la posibilidad de ejercitar el derecho de defensa antes de la determinación de una sanción, ni se ha consignado el catálogo de infracciones que conducirán al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a determinar la comisión de la infracción, y tampoco si la sanción es o no permanente o provisional. Situación que también materializa una transgresión de los principios del debido proceso en su manifestación del derecho de defensa, legalidad y seguridad jurídica.

En tal sentido, la autógrafa de ley contraviene el principio de legalidad (literal d del inciso 24 del artículo 2 de la Constitución Política), el derecho al debido proceso, en su manifestación del derecho de defensa (incisos 3 y 14 del artículo 139) y el principio de seguridad jurídica (implícito en las disposiciones constitucionales mencionadas de conformidad a la interpretación realizada por el Tribunal Constitucional[7]).

Sobre la identificación de los conductores

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

De esta manera, el literal a) del artículo 7 **se sugiere contemplar la siguiente redacción**

> *"a) identificación del conductor (nombres apellidos, documento nacional de identidad (DNI) o documento de identidad registrado por la autoridad migratoria competente y número telefónico de contacto."*

Asimismo, en el marco de lo dispuesto en el artículo 10-A del Decreto Legislativo N° 1350, los operadoras bajo este nuevo marco legal tienen la obligación de verificar que el conductor extranjero se encuentre en situación migratoria regular.

Del régimen de infracciones y sanciones

11. Con relación a la tipificación de infracciones y sanciones, corresponde señalar que el artículo 230 de la LPAG establece que en virtud del principio de tipicidad *"(...) Solo constituyen conductas sancionables administrativamente las infracciones previstas expresamente en normas con rango de ley mediante su tipificación como tales, sin admitir interpretación extensiva o analogía. Las disposiciones reglamentarias de desarrollo pueden especificar o*

7 Tribunal Constitucional del Perú. STC 00016-2002-AI, fundamento 4.

graduar aquellas dirigidas a identificar las conductas o determinar sanciones, sin constituir nuevas conductas sancionables a las previstas legalmente, salvo los casos en que la ley o Decreto Legislativo permita tipificar infracciones por norma reglamentaria. A través de la tipificación de infracciones no se puede imponer a los administrados el cumplimiento de obligaciones que no estén previstas previamente en una norma legal o reglamentaria, según corresponda".

En mérito a ello, con relación al artículo 4 de la Autógrafa de Ley que regula lo concerniente a la fiscalización de las "Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte especial a través de Plataformas Tecnológicas" y al artículo 9, que establece como única sanción aplicable el bloqueo del aplicativo; cabe señalar que la Autógrafa de Ley no establece los derechos y obligaciones de dichas empresas; con lo cual, en el marco de lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 230 de la LPAG, no resulta posible la determinación de conductas infractoras. Cabe indicar, además, que la Autógrafa de Ley no tipifica ni tampoco se habilita a tipificar infracciones vía reglamento, con lo cual, no se cuenta con el marco normativo suficiente para poder llevar a cabo las acciones de fiscalización y sanción.

12. Por otra parte, debe tenerse presente que el numeral 3 del artículo 230, desarrolla el principio de razonabilidad de la siguiente manera:

> ***3. Razonabilidad.-*** *Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Sin embargo, las sanciones a ser aplicadas deben ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, observando los siguientes criterios que se señalan a efectos de su graduación:*
> *a) El beneficio ilícito resultante por la comisión de la infracción;*
> *b) La probabilidad de detección de la infracción;*
> *c) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido;*
> *d) El perjuicio económico causado;*
> *e) La reincidencia, por la comisión de la misma infracción dentro del plazo de un (1) año desde que quedó firme la resolución que sancionó la primera infracción.*
> *f) Las circunstancias de la comisión de la infracción; y*
> *g) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor.*

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

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

13. El Reglamento de Neutralidad de Red reconoce como principios que permiten garantizar el pleno respeto por la Neutralidad de Red a los siguientes:



Principio de libre uso: Todo usuario tiene derecho a la libertad de uso y disfrute, a través del Servicio de Acceso a Internet, utilizando cualquier equipo o dispositivo terminal y dentro de lo lícitamente permitido, de cualquier tráfico, protocolo, servicio o aplicación.

Principio de precaución: Todo Operador de Telecomunicaciones, al implementar una medida relativa a la Neutralidad de Red, debe actuar asegurándose de adoptar las medidas necesarias para evitar que la intervención a su red genere daños o afectaciones al Servicio de Acceso a Internet.

Principio de equidad: Todo Operador de Telecomunicaciones mantiene un tratamiento equitativo para cualquier protocolo, tráfico, aplicación o servicio provisto por el Servicio de Acceso a Internet, brindado a través de su red, con el objetivo de garantizar una adecuada provisión del servicio, salvo en los casos determinados por norma expresa.

Principio de transparencia: Todo Operador de Telecomunicaciones debe hacer pública la información sobre las prácticas relacionadas a la Neutralidad de Red que implementa en su red.

El artículo 9 de la Autógrafa de Ley dispone que el MTC solicitará a los proveedores de servicios de internet el bloqueo de aplicativos o páginas web de "Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas" que incumplan con los requisitos de seguridad establecidos en la Autógrafa de Ley; sin embargo, en ningún extremo del texto de la Autógrafa de Ley se establece cuáles son dichos requisitos de seguridad.

De esta manera, se advierte que la aplicación de la medida de bloqueo del acceso a los aplicativos o páginas web, sin prever de manera clara y expresa el supuesto que la motivaría, coloca en una situación de incertidumbre tanto a las "Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas" que se verán impedidas de saber la realización de cuáles de sus conductas conllevarán al referido bloqueo, como al MTC que no podrá determinar en qué situaciones tendrá la potestad de aplicar la referida medida.

Por dicha razón, se estima necesario que la Autógrafa de Ley, establezca de forma expresa y clara los supuestos que motivarán que el MTC pueda aplicar la medida de bloqueo antes mencionada. Aunado a lo anterior, cabe recordar que las empresas operadoras del servicio de acceso a internet tienen la obligación de cumplir con el Principio de Neutralidad de Red, salvo determinadas situaciones autorizadas por el OSIPTEL o excepciones que han sido expresamente previstas en Ley N° 29904, Ley de promoción de la Banda Ancha y construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, el Reglamento de la Ley Nº 29904, Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, aprobado mediante Decreto Supremo N° 014-2013-MTC y el Reglamento de Neutralidad de Red, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo Nº 165-2016-CD-OSIPTEL. En tal sentido, dado que el bloqueo del acceso a los aplicativos o páginas web de "Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas", constituye una limitación del Principio de Neutralidad de Red, es necesario y relevante que se establezca de forma expresa y clara aquellos requisitos de seguridad cuyo incumplimiento motivará que el MTC aplique dicho bloqueo.

Por las razones expuestas, se observa la Autógrafa de Ley, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú.

Atentamente,

Firmado digitalmente por: BOLUARTE ZEGARRA Dina Ercilia FAU 20161704378 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/06/2024 13:00:43-0500
Cargo: Presidenta de la República

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

Firmado digitalmente por: ADRIANZEN OLAYA Gustavo Lino FAU 20168999926 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/06/2024 12:25:32-0500
Cargo: Presidente del Consejo de Ministros

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

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

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 Comunicaciones, y de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, en su calidad de ente rector de la transformación digital en el país.

3.2. *Este registro debe incluir a todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas para interactuar en el servicio de transporte privado, sean empresas tecnológicas localizadas en el Perú o empresas extranjeras que presten sus servicios en el territorio nacional.*

3.3. *Las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio privado de transporte especial deben compartir con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones la relación actualizada de sus operadores registrados, la que debe ser actualizada trimestralmente.*

3.4. *El Ministerio de Transportes y Comunicaciones instaura los requisitos necesarios para el registro de las empresas administradoras de intermediación del servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas y procede a publicarlos en su portal institucional. Asimismo, dichos requisitos deben garantizar los derechos y la seguridad de los usuarios.*

3.5. *La información que obre en el Registro Nacional de Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones está disponible por internet para el Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).*

<u>Artículo 4</u>. 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 especial es de competencia del Ministerio de Transportes 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 intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas son responsables, dentro de un proceso administrativo o de un proceso judicial, del servicio propio de su rol de intermediación tecnológica, por la conducta omisiva o activa que de manera efectiva hubieran asumido o se encontrase de forma expresa en el ámbito de su control, de conformidad con el principio de causalidad en el procedimiento administrativo sancionador y los criterios de imputación del proceso judicial civil o penal.

Artículo 6. Información mínima en la plataforma tecnológica o aplicación

Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas deben informar a los usuarios de sus plataformas o de sus aplicaciones la siguiente información, como mínimo, para cada servicio:

a) Identificación del vehículo que prestará el servicio de transporte (placa, color, modelo y año).
b) Identificación del conductor.
c) La tarifa por la prestación del servicio.
d) Calificación y evaluación del servicio.
e) Términos y condiciones a los cuales está sujeto el servicio.
f) La ruta por la que el conductor se desplaza o desplazará desde el inicio del servicio, durante el recorrido y hasta el final del destino solicitado.
g) Mecanismo de alerta en caso de emergencia que pusiera en peligro al pasajero.

Artículo 7. Requisitos de admisión de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas

Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas comprendidas en la

presente ley deben exigir a los nuevos prestadores de servicios los siguientes requisitos:

a) Identificación del conductor (nombres, apellidos, documento nacional de identidad (DNI) y número telefónico de contacto).

b) Identificación del vehículo (placa, modelo, año y color).

c) Contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

d) Constancia de la revisión técnica vehicular actualizada conforme a lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

e) Certificado de antecedentes penales.

f) Récord de conductor expedido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

g) Otros que determine el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el reglamento de la presente ley.

Artículo 8. Medidas de suspensión de conductor o no conductor

Cualquier persona usuaria del servicio, sea o no el conductor, que acepte e incumpla los términos y condiciones contemplados por cada plataforma tecnológica y por la presente ley, puede ser suspendido de manera provisional o permanente del uso de dicha plataforma. Para tal efecto, el administrador de la plataforma tecnológica realiza una evaluación e investigación interna para determinar el incumplimiento y comunicarle el resultado de manera transparente al usuario.

Artículo 9. Sanciones a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitará a los proveedores de servicios de internet que bloqueen el acceso a los aplicativos o páginas web a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas que incumplan con los requisitos de seguridad mencionados en la presente ley.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamentación

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

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Inaplicación de la disposición complementaria final segunda del Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de Taxi en Lima y Callao

Para la aplicación de la presente ley, se deja sin efecto la disposición complementaria final segunda del Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de Taxi en Lima y Callao, aprobado por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao a través de la Resolución de Presidencia Ejecutiva 162-2023-ATU/PE.

Comuníquese a la señora Presidenta de la República para su promulgación.

En Lima, a los cinco días del mes de junio de dos mil veinticuatro.

ALEJANDRO SOTO REYES
Presidente del Congreso de la República

ARTURO ALEGRÍA GARCÍA
Primer Vicepresidente del Congreso de la República

A LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

Inicio / Validar documento PDF

Resultado de la validación: VÁLIDO

Limpiar resultado

Resultado | Reporte

Seleccione el nombre del firmante para obtener información detallada de la firma digital.

Datos del proceso de la validación

Documento	Oficio N° 127-2024-PR....pdf (1).pdf
Fecha y hora	25/06/2024 17:05:11-0500
Política	Firma digital en el marco de la IOFE, Ley 27269 - Perú
Resultado	**2 firma(s) válida(s) de un total de 2**

Firma 1 de 2 - Firmado por ADRIANZEN OLAYA Gustavo Lino FAU 20168999926 hard

Firma 2 de 2 - Firmado por BOLUARTE ZEGARRA Dina Ercilia FAU 20161704378 hard

El documento PDF a validar debe de haber sido firmado con los aplicativos ReFirma PDF (../../pdf), ReFirma PCX (../../pcx) o ReFirma AGA (../../aga) y con certificados digitales del RENIEC.
El resultado de la validación puede ser no concluyente si el documento fue firmado con otro software de firma digital o utilizando parámetros de creación particulares.
El resultado de la validación puede ser no concluyente si el documento fue firmado con otro formato de firma diferente a PAdES (Niveles B, T y LTA).
El documento PDF que se envía a validar no es almacenado en el servidor, luego de su procesamiento es eliminado, no se conserva registro del mismo.

ReFirma Suite (../../) creado por RENIEC (https://www.reniec.gob.pe), todos los derechos reservados.

Registro Nacional de Identificación y Estado Civil
Gerencia de Registros de Certificación Digital
Sub Gerencia de Certificación e Identidad Digital