CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00315-2026-2031-CD
RU 24876-CD
17 SEPTIEMBRE 2026 03:28 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: EBOHORQUEZ

PROYECTO DE LEY QUE REGULA LOS INCREMENTOS EXTRAORDINARIOS DE TARIFAS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL Y AÉREO DURANTE PERIODOS DE ALTA DEMANDA

El grupo parlamentario de **AHORA NACIÓN**, a iniciativa del Diputado de la República que suscribe, **HELARD BLADIMIR SONCO VILLANUEVA**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 98 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, propone el siguiente **PROYECTO DE LEY**:

FÓRMULA LEGAL:

"LEY QUE REGULA LOS INCREMENTOS EXTRAORDINARIOS DE TARIFAS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL Y AÉREO DURANTE PERIODOS DE ALTA DEMANDA"

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer reglas especiales de transparencia, información, trazabilidad y supervisión aplicables a los incrementos extraordinarios de precios de los pasajes en los servicios de transporte terrestre interprovincial de personas y transporte aéreo regular de pasajeros durante periodos de alta demanda, a fin de proteger los intereses económicos de los consumidores, reducir las asimetrías informativas y prevenir prácticas comerciales abusivas o engañosas, sin establecer controles ordinarios de precios ni impedir la libre determinación de tarifas conforme la oferta y la demanda.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La ley tiene por finalidad asegurar que las variaciones extraordinarias de las tarifas durante periodos de alta demanda sean previsibles, transparentes, objetivamente explicables y verificables por la autoridad competente, permitiendo al consumidor conocer, antes de contratar el precio total del pasaje, la magnitud de su variación respecto de un precio de referencia y los principales factores que afectan esta variación.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

La presente ley es aplicable a los proveedores que comercializan, directa o indirectamente, pasajes para servicios de transporte terrestre regular interprovincial de personas de ámbito nacional.

También aplica en servicios de transporte aéreo regular de pasajeros con origen o destino en el territorio nacional, incluyendo la venta realizada en terminales, agencias, establecimientos físicos, páginas web, aplicaciones móviles, plataformas digitales y demás canales de comercialización dirigidos a consumidores en el Perú.

Los intermediarios y plataformas de comercialización están sujetos a las obligaciones de información que les correspondan, respecto del precio que exhiben o cobran.

La ley se aplica sin perjuicio de las normas sectoriales, de libre competencia y de protección al consumidor vigentes.

Artículo 4. Definiciones

Para efectos de la presente ley se entiende por:

a) **Periodo de alta demanda:** Lapso vinculado a Año nuevo, Semana Santa, día de la madre, día del padre, Fiestas Patrias, Navidad, fiestas regionales oficialmente reconocidas, feriados prolongados declarados por el Poder Ejecutivo o periodos en los que exista un incremento temporal y significativo de la demanda de transporte de pasajeros, conforme a los criterios que establezca el reglamento.

b) **Precio de referencia:** Los precios finales ofrecidos por el mismo proveedor para la misma ruta, sentido del viaje, categoría o clase de servicio y condiciones comerciales comparables durante los treinta días calendario anteriores al inicio del periodo de alta demanda, excluyendo promociones excepcionales debidamente identificadas.

   Cuando no exista información suficiente, se emplea el periodo o metodología comparable que determine el reglamento.

c) **Incremento extraordinario:** Aumento del precio final ofrecido al consumidor superior al cincuenta por ciento (50%) del precio de referencia definido en el literal precedente.

   Este umbral no constituye un precio máximo ni presume, por sí solo, la ilicitud del incremento; activa las obligaciones reforzadas de información, registro y trazabilidad previstas en la presente ley.

d) **Precio final:** Importe total que debe pagar el consumidor por acceder al servicio de transporte contratado, incluidos tributos, comisiones, tasas, cargos obligatorios y cualquier otro concepto inevitable para la prestación del servicio, sin perjuicio de los servicios adicionales de contratación voluntaria.

Artículo 5. Principios aplicables

La interpretación y aplicación de la presente ley se rige por los principios de libertad de empresa, libre competencia, transparencia, buena fe, idoneidad, corrección de la asimetría informativa, protección de los intereses económicos del consumidor, proporcionalidad regulatoria y neutralidad tecnológica.

Ninguna disposición de la presente ley puede interpretarse como autorización para concertar precios, uniformizar tarifas o restringir la competencia entre proveedores.

Artículo 6. Obligaciones reforzadas de información durante periodos de alta demanda

Durante los periodos de alta demanda, los proveedores comprendidos en el artículo 3 deben informar al consumidor, antes de que inicie el proceso de pago, de manera clara, destacada, accesible y en el mismo canal de comercialización, lo siguiente:

a) El precio final del pasaje y el detalle de los conceptos obligatorios que lo integran;
b) El precio de referencia aplicable a la ruta, categoría o clase de servicio comparable;
c) El porcentaje de variación entre el precio ofrecido y el precio de referencia, cuando exista un incremento extraordinario;
d) La indicación expresa de que la tarifa corresponde a un periodo de alta demanda y puede variar en función de la disponibilidad, anticipación de compra, clase tarifaria, costos operativos u otras condiciones objetivas; y
e) Las condiciones esenciales de cambio, reprogramación, devolución, equipaje y servicios adicionales, cuando corresponda.

La información no puede presentarse mediante mecanismos de diseño que oculten, minimicen o dificulten la comprensión del precio final o de la variación extraordinaria.

En los canales digitales, la información prevista en los literales a), b) y c) debe mostrarse antes de que el consumidor ingrese sus datos de pago.

Artículo 7. Registro y trazabilidad de incrementos extraordinarios

Cuando el proveedor aplique un incremento extraordinario, conserva por un plazo no menor de dos años, contando desde la fecha de la oferta, la información que permita reconstruir la formación y evolución de la tarifa, incluyendo los precios efectivamente ofrecidos, la disponibilidad de asientos, la fecha y hora de la oferta y los factores objetivos que expliquen la variación.

Esta obligación no implica revelar algoritmos, secretos empresariales ni información comercial confidencial, más allá de lo estrictamente necesario para fines de fiscalización. La información requerida debe ser tratada dentro de los límites legales de confidencialidad y en observancia de la Ley N.° 29733, Ley de Protección de Datos Personales, así como de las normas de libre competencia a requerimiento del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi), del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), según sus competencias, el proveedor entrega, dentro del plazo fijado en el requerimiento, la información necesaria para verificar el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 8. Prácticas prohibidas

Sin perjuicio de las prohibiciones previstas en la Ley N.° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, se prohíbe:

a) Informar como descuento, promoción o beneficio un precio que haya sido incrementado artificialmente de manera inmediata o próxima al periodo de alta demanda con la finalidad de generar una apariencia falsa de ahorro;

b) Adicionar, en etapas posteriores de la contratación, cargos obligatorios previsibles que no hayan sido incorporados o informados en el precio final desde la primera oportunidad en que este es mostrado al consumidor;
c) Ocultar o alterar el precio de referencia o el porcentaje de variación exigidos por la presente ley;
d) Presentar mensajes de escasez, urgencia o disponibilidad que no correspondan a información real y verificable al momento de su exhibición;
e) Condicionar la adquisición del pasaje a servicios adicionales no indispensables para la prestación del transporte.

Artículo 9. Monitoreo de precios y alertas públicas

El Indecopi, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la SUTRAN, implementa mecanismos de monitoreo de las variaciones de precios en las principales rutas terrestres interprovinciales y aéreas durante los periodos de alta demanda.

Para tal efecto utiliza información pública, información proporcionada por los proveedores en el marco de sus competencias y los sistemas digitales existentes del Estado.

Cuando se detecten variaciones extraordinarias generalizadas, patrones atípicos o indicios de prácticas contrarias a las normas de protección al consumidor o libre competencia, las entidades competentes realizan las acciones de supervisión que correspondan y pueden emitir alertas informativas para facilitar decisiones de consumo.

Artículo 10. Autoridad competente y régimen sancionador

El Indecopi supervisa el cumplimiento de las obligaciones de información y de las prácticas prohibidas previstas en la presente ley, y cuando corresponda, sanciona las infracciones conforme a la Ley N.°29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la SUTRAN y las autoridades de libre competencia.

La determinación de responsabilidad considera la gravedad de la conducta, el beneficio ilícito esperado u obtenido, la afectación a los consumidores, la reincidencia, la conducta procesal y los demás criterios previstos en la legislación vigente.

La sola existencia de un incremento extraordinario no constituye infracción si el proveedor cumple las obligaciones de transparencia y no incurre en una práctica prohibida.

Artículo 11. Protección de la libertad tarifaria

Los proveedores mantienen la facultad de determinar libremente sus tarifas de acuerdo con las condiciones del mercado y la normativa sectorial aplicable. La presente ley no establece tarifas mínimas, máximas ni márgenes ordinarios de rentabilidad.

Las medidas excepcionales de fijación de tarifas en el transporte aéreo se rigen por el artículo 84 de la Ley N.° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, y por las demás normas especiales aplicables.

Artículo 12. Deber de colaboración

Los proveedores comprendidos en la presente ley facilitan a las autoridades competentes, dentro de los límites legales de confidencialidad y protección de datos, la información necesaria para el monitoreo y fiscalización.

Las entidades públicas priorizan la interoperabilidad y reutilización de sistemas existentes, evitando la creación de plataformas redundantes.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley, mediante decreto supremo refrendado por los titulares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y de la Presidencia del Consejo de Ministros, correspondientemente dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a su publicación.

El reglamento precisa la metodología para calcular la mediana del precio de referencia, define los criterios de comparabilidad y regula el tratamiento de rutas, servicios o clases tarifarias nuevas.

SEGUNDA. Adecuación de canales de comercialización

Los proveedores comprendidos en la presente ley adecúan sus canales físicos y digitales dentro de los ciento veinte (120) días calendario siguientes a la publicación del reglamento. El vencimiento de este plazo determina la exigibilidad de las obligaciones operativas de visualización y trazabilidad que requieran dicha adecuación, sin suspender las obligaciones generales de información aplicables desde la entrada en vigencia de la ley.

TERCERA. Financiamiento

La implementación de la presente ley se financia con cargo a los presupuestos institucionales de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

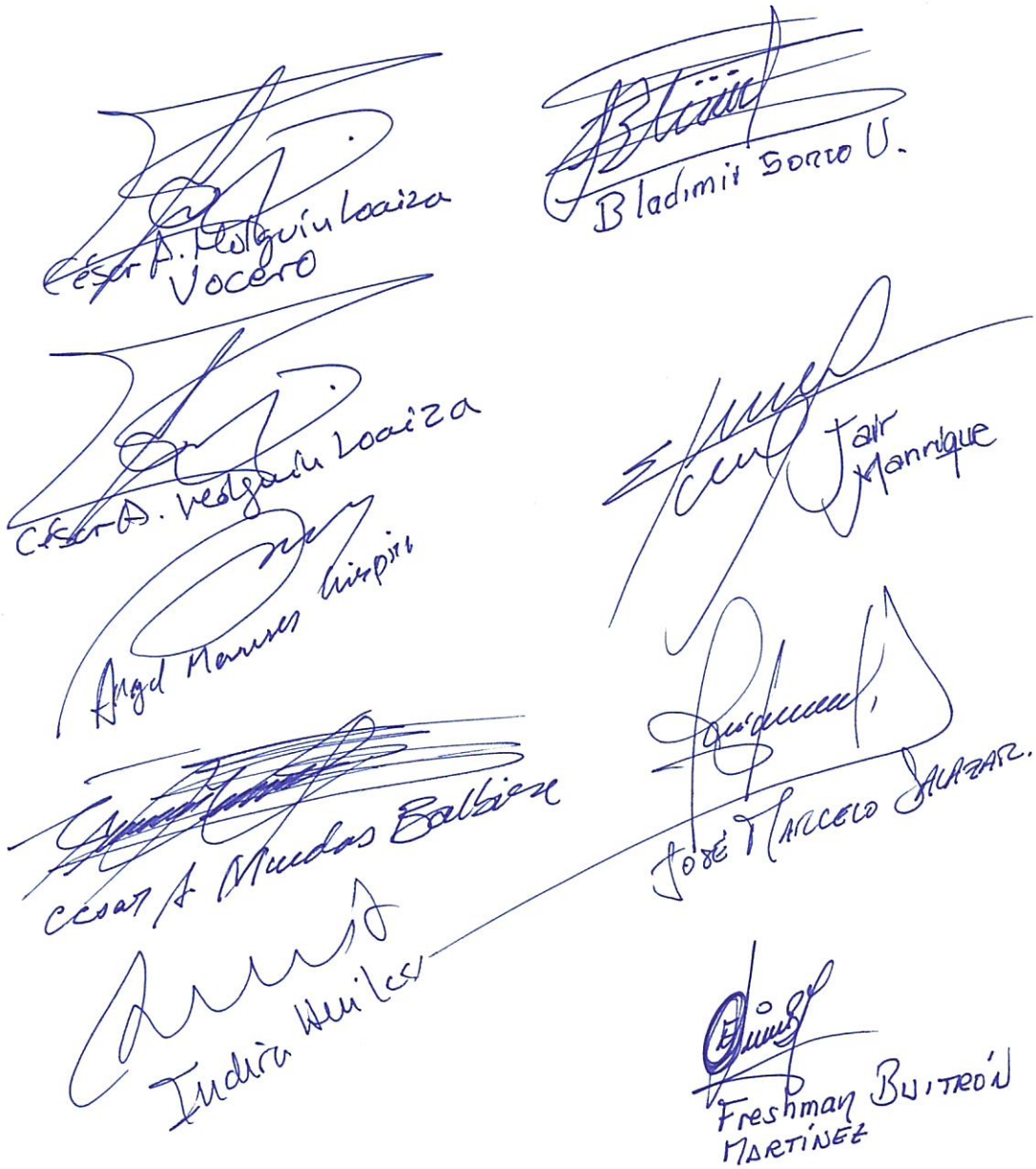
CUARTA. Campañas de información

El Indecopi, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Sutran, en el marco de sus competencias y utilizando sus canales institucionales existentes, difunden antes de los principales periodos de alta demanda información sobre los derechos de los pasajeros, la comparación de precios y los canales de reclamo y denuncia.

QUINTA. Evaluación de resultados

A los dos (2) años de la entrada en vigencia del reglamento, el Indecopi y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones publican un informe conjunto de evaluación sobre el cumplimiento de la ley, la evolución de las variaciones tarifarias, las infracciones detectadas y el efecto de las obligaciones de transparencia sobre las decisiones de los consumidores.

Lima, 17 de septiembre de 2026



I.- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

En determinadas fechas del año, la movilidad de personas entre regiones se incrementa de manera abrupta y previsible. El Año Nuevo, la Semana Santa, el Día de la Madre, el Día del Padre, las Fiestas Patrias, la Navidad, las fiestas regionales; y los feriados prolongados declarados por el Poder Ejecutivo concentran viajes familiares, turísticos, laborales y de retorno al lugar de origen.

En esos periodos, la demanda por pasajes terrestres interprovinciales y aéreos puede crecer en lapsos muy breves, mientras la oferta disponible, asientos, frecuencias, flota y slots aeroportuarios no se expande con la misma rapidez.

El resultado natural es una variación de precios, por lo que la presente iniciativa no cuestiona esa dinámica ni pretende sustituirla por un régimen general de control tarifario.

El problema legislativo aparece cuando la variación deja de ser simplemente una señal de mercado y se combina con una desproporción informativa al consumidor.

El consumidor que necesita desplazarse en una fecha determinada dispone de un margen temporal reducido para comparar, enfrenta una disponibilidad decreciente y no puede conocer con facilidad cuánto se ha incrementado la tarifa respecto de su comportamiento reciente, si el precio inicialmente exhibido contiene todos los cargos inevitables, o cuales son los factores objetivos que explican el alza.

En ese escenario, un incremento extraordinario puede ser legal como resultado de la oferta y la demanda, pero la falta de transparencia sobre su magnitud, composición y evolución debilita la capacidad real de elección del usuario.

II EVIDENCIA QUE SUSTENTA EL PROBLEMA PÚBLICO

La experiencia reciente muestra que no se trata de una hipótesis abstracta. Durante Semana Santa de 2026, la Sutran estimó que más de 1,3 millones de usuarios se movilizarían por transporte terrestre interprovincial y alrededor de 20,000 viajes partirían desde más de 300 terminales habilitados.

Paralelamente, diversos reportes periodísticos registraron incrementos significativos: en el terminal de Yerbateros, la ruta Lima–Huancayo fue reportada entre S/ 70 y S/ 100 frente a valores habituales de S/ 20 a S/ 30; en Arequipa, se informaron aumentos relevantes hacia Lima, Cusco y Puno.

En Fiestas Patrias de 2026, también se reportaron incrementos de hasta el doble y, en determinados casos, denuncias de tarifas que multiplicaban varias veces el precio habitual.

Estas referencias no demuestran por sí solas una infracción, porque la variación de precios en periodos de alta demanda puede responder a disponibilidad, anticipación de compra, tipo de servicio, combustible, costos operativos y otras variables legítimas.

Precisamente por ello, la respuesta legislativa técnicamente adecuada no consiste en presumir que todo aumento es abusivo, sino en crear un estándar objetivo que permita distinguir la variación ordinaria de aquella que, por su magnitud, exige transparencia reforzada y trazabilidad.

a) Insuficiencia de la información disponible para comprar

El Código de Protección y Defensa del Consumidor contiene una base importante.

En el artículo 3° prohíbe la información o presentación que induzca a error respecto de los precios; el artículo 4° exige que el precio exhibido sea total e incluya tributos, comisiones y cargos aplicables, y dispone que los recargos por servicios adicionales sean informados previa, adecuada y oportunamente y aceptados expresamente por el consumidor.

Asimismo, el deber general de información exige que esta sea veraz, suficiente, apropiada, oportuna y accesible.

Sin embargo, dichas reglas se concentran en la integridad del precio que se cobra y en la corrección de la información brindada, pero no establecen un deber específico de mostrar al consumidor la magnitud de una variación extraordinaria durante un periodo de demanda excepcional.

Por ello, un consumidor puede conocer correctamente que el pasaje cuesta S/ 100, pero no necesariamente saber, en el mismo acto de compra, que la tarifa comparable del mismo proveedor fue sustancialmente menor en las semanas previas.

Esa diferencia es relevante para decidir si compra inmediatamente, compara con otro proveedor, modifica la fecha o elige otro modo de transporte.

b) Vulnerabilidad temporal del consumidor

La alta demanda genera una vulnerabilidad de carácter situacional, no se trata necesariamente de un consumidor vulnerable por una condición personal permanente, sino de una persona que enfrenta una ventana de decisión estrecha y una necesidad de desplazamiento asociada a un feriado, una reunión familiar, un retorno laboral o una festividad regional.

La reducción progresiva de asientos disponibles puede aumentar el costo de esperar y, con ello, disminuir la posibilidad efectiva de comparar. En los mercados digitales, esta presión puede intensificarse mediante mensajes de urgencia o escasez. Tales mensajes pueden ser legítimos si reflejan información real; dejan de serlo cuando son falsos, no verificables o están diseñados para distorsionar la autonomía de la decisión.

La legislación peruana ha reforzado recientemente la protección frente a prácticas digitales que manipulan o limitan la libertad de elección del consumidor, lo que confirma la pertinencia de exigir información reforzada en una contratación especialmente sensible al tiempo.

c) Necesidad de una regulación compatible con la libertad tarifaria

El Perú reconoce la libre iniciativa privada y la libertad de empresa dentro de una economía social de mercado.

En el transporte aéreo, además, el artículo 84.1 de la Ley N.º 27261 establece expresamente que las tarifas y fletes son fijados libremente por los explotadores de acuerdo con las condiciones del mercado y los criterios de oferta y demanda.

El numeral 84.2 admite excepcionalmente la fijación estatal de tarifas mínimas y máximas por razones de interés nacional o necesidad pública, mediante decreto supremo aprobado por el Consejo de Ministros y sustentado en informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Por esta razón, la iniciativa no impone un precio máximo general ni convierte el umbral del cincuenta por ciento en una prohibición. El umbral funciona como un disparador de deberes reforzados de información y conservación de datos.

Esta técnica regulatoria es menos restrictiva que un control tarifario, preserva la competencia y, al mismo tiempo, mejora la capacidad del consumidor y de la autoridad para comprender variaciones extraordinarias.

d) Problema público que se busca corregir

El problema puede sintetizarse así: durante periodos previsibles de alta demanda, el marco vigente exige que el precio informado sea íntegro y no engañoso, pero no proporciona una herramienta específica para que el consumidor identifique al momento de contratar, la magnitud de una variación extraordinaria.

Tampoco ofrece una regla específica que obligue a conservar información suficiente para que la autoridad reconstruya la variación respecto del comportamiento reciente de la misma tarifa.

La ausencia de ese mecanismo reduce la transparencia, dificulta la comparación y limita la fiscalización de eventuales prácticas engañosas.

2.1 Sujetos involucrados

La problemática involucra a consumidores, empresas de transporte, intermediarios y autoridades con competencias diferenciadas.

✓ **Consumidores y pasajeros**

Son los destinatarios directos de la protección, puesto que durante los periodos de alta demanda enfrentan menor disponibilidad, mayor presión temporal y mayores costos de búsqueda.

La información comparativa sobre el precio de referencia y la variación extraordinaria fortalece su capacidad de decisión sin impedirle contratar al precio vigente.

✓ **Empresas de transporte terrestre interprovincial**

Son proveedores de un servicio esencial para la conectividad interna y especialmente en rutas sin oferta aérea suficiente, constituyen la principal alternativa de desplazamiento interregional.

La propuesta mantiene su libertad tarifaria y les exige obligaciones reforzadas únicamente cuando la variación supera el umbral definido por la ley.

✓**Empresas de transporte aéreo**

La actividad aeronáutica comercial opera bajo un régimen legal de libertad tarifaria, la propuesta respeta dicho régimen y se concentra en la transparencia del precio final, la comparabilidad y la trazabilidad.

En concordancia con las obligaciones sectoriales de información que en 2026 fueron reforzadas para exigir que el pasajero conozca desde la reserva el valor neto del transporte y cuando corresponda, impuestos, tasas, cargos u otros costos autorizados.

✓**Intermediarios y plataformas digitales**

Participan crecientemente en la búsqueda, comparación y comercialización de pasajes, la propuesta les atribuye deberes de información respecto del precio que exhiben o cobran, evitando que la protección dependa del canal elegido por el consumidor.

✓**Indecopi**

Es la autoridad central en materia de protección al consumidor y libre competencia. La iniciativa le asigna la supervisión de las obligaciones de información y prácticas prohibidas, utilizando el régimen sancionador ya existente en el Código de Protección y Defensa del Consumidor.

✓**Ministerio de Transportes y Comunicaciones y SUTRAN**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ejerce competencias sectoriales sobre el transporte terrestre y aéreo, mientras que la SUTRAN fiscaliza el transporte terrestre de personas, carga y mercancías en el ámbito de sus atribuciones.

La propuesta prevé coordinación e intercambio de información, sin alterar la distribución competencial vigente.

III OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Objetivo general

Fortalecer la protección de los intereses económicos de los usuarios de transporte terrestre interprovincial y aéreo durante periodos de alta demanda mediante reglas de transparencia reforzada, comparabilidad, trazabilidad y supervisión de incrementos extraordinarios, preservando la libertad tarifaria y la competencia.

Objetivos específicos

- Establecer una definición objetiva de incremento extraordinario que active deberes reforzados de información sin constituir un precio máximo.
- Obligar a informar el precio final, los principales factores objetivos que explican su variación, el precio de referencia y el porcentaje de variación antes del pago cuando se supere el umbral legal.

- Evitar cargos obligatorios tardíos, falsas promociones y mensajes de escasez o urgencia que no sean reales y verificables.

- Crear trazabilidad suficiente para que las autoridades puedan reconstruir la evolución de las tarifas sin exigir la revelación indiscriminada de algoritmos o secretos empresariales.

- Implementar monitoreo coordinado de las principales rutas durante periodos de alta demanda y facilitar alertas públicas.

- Mantener expresamente la libertad tarifaria y la aplicación del régimen excepcional previsto por la Ley de Aeronáutica Civil.

IV FUNDAMENTACIÓN DE LA INICIATIVA

Para atender el problema identificado se evaluaron las siguientes alternativas:

Alternativa 1: Mantener el *statu quo*

Esta opción mantiene exclusivamente las reglas generales del Código de Protección y Defensa del Consumidor y las normas sectoriales, tiene la ventaja de no imponer nuevos costos de cumplimiento.

Pero no resuelve la ausencia de información comparativa sobre variaciones extraordinarias ni crea un estándar uniforme de trazabilidad para los periodos de alta demanda.

Se descarta porque el problema identificado no es la falta absoluta de información de precios, sino la falta de información contextual que permita comprender una variación extraordinaria.

Alternativa 2: Establecer topes porcentuales generales a los incrementos

Consistiría en prohibir que los pasajes superen un porcentaje fijo respecto de una tarifa histórica, esta alternativa podría ofrecer una protección inmediata frente a aumentos severos, pero presenta riesgos significativos.

Puede desincentivar la ampliación de oferta precisamente cuando la demanda es mayor, generar escasez, desplazar ventas hacia canales informales y entrar en tensión con la libertad de empresa y en el caso aéreo, con el régimen específico de libertad tarifaria del artículo 84° de la Ley N.° 27261. Se descarta por resultar más restrictiva de lo necesario.

Alternativa 3: Transparencia reforzada, trazabilidad y monitoreo

La alternativa seleccionada preserva la formación libre de precios, pero establece un umbral objetivo que activa obligaciones adicionales, Su ventaja es que actúa directamente sobre la asimetría informativa.

Genera evidencia verificable para la fiscalización y evita equiparar automáticamente un precio alto con una infracción; la medida es proporcional porque no prohíbe la variación ni impone un margen de rentabilidad; exige explicar y hacer visible la magnitud del cambio.

4.1 INDICADORES DE EVALUACIÓN

A efectos de evaluar la aplicación de la ley se proponen los siguientes indicadores:

- Indicador de transparencia: porcentaje de ofertas con incremento extraordinario que muestran correctamente el precio final, precio de referencia y porcentaje de variación antes del pago.
- Indicador de cumplimiento digital: porcentaje de plataformas y páginas web supervisadas que cumplen con la exhibición previa de información obligatoria.
- Indicador de trazabilidad: porcentaje de proveedores requeridos que entregan información suficiente para reconstruir la evolución de la tarifa dentro del plazo otorgado por la autoridad.
- Indicador de reclamos: evolución del número de reclamos y denuncias vinculadas con precio, cargos no informados, promociones engañosas o mensajes falsos de escasez durante periodos de alta demanda.
- Indicador de fiscalización: número de acciones de supervisión coordinada ejecutadas por el Indecopi, MTC y Sutran en los principales periodos de alta demanda.
- Indicador de competencia: evolución del número de operadores, frecuencias y disponibilidad de asientos en rutas seleccionadas, a fin de verificar que la regulación de transparencia no produzca efectos adversos relevantes sobre la oferta.

V MARCO NORMATIVO Y COMPATIBILIDAD CONSTITUCIONAL

5.1 Marco constitucional

El artículo 58° de la Constitución Política del Perú establece que la iniciativa privada es libre y se ejerce en una economía social de mercado. El artículo 59° garantiza la libertad de empresa, comercio e industria.

El artículo 61° dispone que el Estado facilita y vigila la libre competencia y combate las prácticas que la limitan y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas.

El artículo 65° ordena al Estado defender el interés de los consumidores y usuarios, garantizando el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición.[1]

El Tribunal Constitucional ha señalado que la economía social de mercado exige compatibilizar las libertades económicas con los valores y fines del Estado social y democrático de derecho.

En jurisprudencia reciente, ha reiterado que la libertad de empresa comprende la facultad de organizar, dirigir y planificar la actividad empresarial conforme a los recursos y condiciones del mercado.

La presente propuesta respeta ese contenido porque no sustituye la decisión empresarial sobre el precio; introduce deberes de transparencia que permiten al consumidor tomar una decisión informada.

[1] **Protección al consumidor**
Artículo 65.- El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo, vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población.

La intervención legislativa supera un juicio de proporcionalidad. Es idónea porque la exhibición de un precio de referencia y de la variación reduce la asimetría informativa; es necesaria porque una campaña informativa general no proporciona esa información en el momento crítico de la contratación; y es proporcional en sentido estricto porque el costo de registrar y mostrar información ya generada por el propio proveedor es menor que el beneficio de fortalecer la decisión del consumidor, sin imponer un tope tarifario general.

5.2 Código de Protección y Defensa del Consumidor

La Ley N.° 29571 constituye el marco general aplicable a la relación entre pasajeros y proveedores.

El artículo 3° prohíbe la información falsa, la presentación o la omisión que induzca a error, incluyendo respecto de los precios.

El artículo 4° exige la integridad del precio: cuando el proveedor exhibe el precio de un servicio debe indicar de forma destacada el precio total, incluidos tributos, comisiones y cargos aplicables; asimismo, los recargos por servicios adicionales deben ser informados previa, adecuada y oportunamente y aceptados expresamente por el consumidor.

La integridad del precio responde a la pregunta '¿cuánto debo pagar?'; la transparencia reforzada propuesta añade dos preguntas relevantes en alta demanda: '¿cuánto ha variado esta tarifa frente a un periodo comparable?' y '¿estoy ante una variación extraordinaria?'.

Asimismo, la evolución normativa del comercio electrónico ha reforzado la protección de la autonomía del consumidor frente a interfaces o estrategias digitales que limiten, distorsionen o manipulen su libertad de elección.

5.3 Marco sectorial del transporte aéreo

La Ley N.° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, regula expresamente la libertad tarifaria. Su artículo 84.1 dispone que la fijación de tarifas y fletes en la aviación comercial, especialmente en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo, es efectuada libremente por los explotadores conforme a las condiciones del mercado y a la oferta y demanda.

El numeral 84.2 prevé una intervención excepcional del Estado, por razones de interés nacional o necesidad pública, mediante decreto supremo aprobado por el Consejo de Ministros y con sustento técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil[2].

En marzo de 2026, el Decreto Supremo N.° 007-2026-MTC reforzó la transparencia en el transporte aéreo al exigir que, desde la reserva, el pasajero tenga acceso al precio del pasaje discriminando el valor neto del transporte y, cuando corresponda, impuestos, tasas, cargos u otros costos autorizados.

---

[2] **Artículo 84°.- De las tarifas y fletes del servicio de transporte aéreo**

84.1 La fijación de las tarifas y fletes en las actividades de Aviación Comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y demanda de los servicios.

84.2 Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública el Estado, mediante Decreto Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, podrá fijar tarifas mínimas y máximas para el transporte aéreo nacional o internacional. Esta intervención tendrá carácter extraordinario y su plazo será determinado en el Decreto Supremo respectivo. Las tarifas mínimas y máximas se fijarán de acuerdo con el informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

La iniciativa debe articularse con las obligaciones de información y transparencia previstas en la normativa sectorial vigente, sin duplicarlas ni contradecirlas.

5.4 Marco sectorial del transporte terrestre

El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC y sus modificatorias, distribuye competencias de gestión y fiscalización del transporte terrestre y reconoce la intervención del Indecopi en materias de acceso al mercado, libre competencia y defensa del consumidor.

La presente ley no altera las autorizaciones, condiciones técnicas ni obligaciones de seguridad del servicio; regula una dimensión comercial específica: la transparencia de las variaciones extraordinarias de los precios ofrecidos al pasajero.

La política sectorial reciente también evidencia el valor de reducir asimetrías informativas. La Ley N.º 31886 y su reglamento, creó un Observatorio de Transporte Terrestre orientado al servicio de transporte terrestre de mercancías y a la identificación de distorsiones del mercado. Ese antecedente no comprende, por sí solo, el transporte de pasajeros, por lo que la presente iniciativa debe delimitar claramente su ámbito.

Aunque dicho régimen se refiere a mercancías, confirma que la información de precios y costos puede emplearse como instrumento procompetitivo sin sustituir el mecanismo de mercado.

5.5 Jurisprudencia constitucional relevante

El Tribunal Constitucional ha sostenido que la libertad de empresa, la libre iniciativa privada, la libertad de comercio y la libre competencia son pilares del régimen económico, pero no derechos aislados del resto de la Constitución.

En la Sentencia del Expediente N.º 00010-2021-PI/TC, el Tribunal recordó que la economía social de mercado exige que el Estado garantice el adecuado ejercicio de las libertades económicas conforme a los principios y valores constitucionales y destacó la dimensión del ciudadano como consumidor.

De otro lado, la jurisprudencia constitucional sobre libertad de empresa ha reconocido que el Estado debe remover obstáculos a la competencia y establecer mecanismos jurídicos para salvaguardarla.

En esa lógica, una regulación que mejora la información disponible para consumidores y autoridades puede ser compatible con la economía social de mercado, siempre que no sustituya injustificadamente la formación competitiva de precios. Esa es la opción adoptada por la presente iniciativa.

5.6 Estándar de razonabilidad regulatoria

La fórmula legal distingue deliberadamente entre 'incremento extraordinario' e 'incremento ilícito'.

El primero es un concepto cuantitativo que activa deberes de información; el segundo depende de que exista una infracción concreta, como información engañosa, cargos ocultos, falsas promociones, manipulación de la decisión de consumo o una conducta anticompetitiva sancionable conforme a la legislación vigente.

Esta distinción evita que la autoridad sancione el precio por su sola magnitud y concentra la fiscalización en la conducta y en la transparencia.

El umbral de cincuenta por ciento se propone como regla inicial suficientemente elevada para capturar variaciones que, por su magnitud, justifican información reforzada, sin convertir cada ajuste de temporada en una carga adicional.

El reglamento puede precisar metodologías de comparabilidad, pero no reducir el umbral legal ni transformarlo en un precio máximo. La mediana de los treinta días previos disminuye la distorsión que podrían generar precios promocionales aislados o valores extremos.

VI ANTECEDENTES LEGISLATIVOS, INVESTIGACIONES Y FUENTES UTILIZADAS

Como antecedentes normativos vinculados se consideran la Ley N.° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, y la Ley N.° 31886, que establece medidas para promover la competencia en el servicio de transporte terrestre de mercancías.

6.1 Antecedentes legislativos y normativos

La presente iniciativa toma como antecedente general el régimen constitucional y legal que reconoce la libertad de empresa, la libre competencia, la protección del consumidor y el derecho de los consumidores a recibir información suficiente, veraz, oportuna y fácilmente accesible.

En materia de transporte terrestre interprovincial, el Decreto Legislativo N.° 642 estableció que las tarifas de los servicios públicos de transporte terrestre interprovincial de pasajeros y carga se fijan conforme al comportamiento de la oferta y la demanda:

> *"Artículo 1.- A partir de la vigencia del presente Decreto Legislativo, las tarifas de los servicios públicos de transporte terrestre interprovincial de pasajeros y carga, se fijarán de acuerdo al comportamiento de la oferta y la demanda*

Este antecedente resulta relevante porque la iniciativa no propone establecer tarifas máximas o mínimas ni sustituir la formación de precios por un régimen de regulación ordinaria. Su finalidad es establecer obligaciones reforzadas de información, trazabilidad y transparencia cuando el incremento tarifario supere un umbral objetivo durante periodos de alta demanda.

En materia de transporte aéreo, la Ley N.° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, reconoce la libertad de fijación de tarifas conforme a las condiciones del mercado y a la oferta y demanda:

> *"84.1 La fijación de las tarifas y fletes en las actividades de Aviación Comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y demanda de los servicios.*

Por lo tanto, la propuesta legislativa es compatible con el régimen de libertad tarifaria, pues no fija precios ni impone márgenes de rentabilidad, intervención propuesta se limita a exigir

que el consumidor pueda conocer el precio final, la variación extraordinaria y los elementos objetivos que permitan comprenderla.

La Ley N.º 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, reconoce el derecho del consumidor a acceder a información oportuna, suficiente, veraz, fácilmente accesible y relevante para adoptar una decisión de consumo:

> *"Derecho a acceder a información oportuna, suficiente, veraz y fácilmente accesible, relevante para tomar una decisión o realizar una elección de consumo que se ajuste a sus intereses...*

En ese orden de ideas, la regulación propuesta desarrolla específicamente esos deberes generales en el contexto de los incrementos extraordinarios de tarifas durante periodos de alta demanda; por lo que, se precisa la obligación de informar el precio total, los cargos obligatorios, el precio de referencia y el porcentaje de variación.

El artículo 4 del Código de Protección y Defensa del Consumidor exige que el precio total incluya los tributos, comisiones y cargos aplicables, y prohíbe exigir recargos adicionales que no hayan sido informados previamente:

> *"Cuando el proveedor exhiba precios de los productos o servicios (...) debe indicar en forma destacada el precio total de los mismos, el cual debe incluir los tributos, comisiones y cargos aplicables."*[3]

En el ámbito del transporte terrestre, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC, obliga al transportista a poner a disposición del usuario información relevante sobre los servicios que presta, incluyendo las tarifas:

> *"Poner a disposición del usuario la información relevante en relación a los servicios que presta, tales como horarios y modalidades autorizadas, tarifas al público, fletes etc."*

El Decreto Supremo N.º 08-94-ITINCI, que estableció la obligación de los transportistas de exhibir visiblemente los precios totales de los servicios de transporte público de pasajeros:

> *"Los transportistas que utilizan vehículos automotores dedicados a prestar servicios de transporte público de pasajeros, urbano e interurbano, deberán exhibir, en forma visible para el público en general, los precios totales del servicio que prestan."*[4]

La Ley N.º 29380, Ley de creación de la SUTRAN, constituye un antecedente institucional respecto de la supervisión, fiscalización y sanción de los servicios de transporte terrestre. Dicha norma atribuye a la SUTRAN competencia para supervisar, fiscalizar y sancionar, de acuerdo con sus competencias, los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías.

---

[3] *41.1.8 Poner a disposición del usuario la información relevante en relación a los servicios que presta, tales como horarios y modalidades autorizadas, tarifas al público, fletes etc. En sus oficinas, en los puntos de venta de pasajes, en los terminales terrestres, estaciones de ruta y en su página Web de ser el caso*

[4] Decreto supremo Nº 08-94-ITINCI
Artículo 1. - Los transportistas que utilizan vehículos automotores dedicados a prestar servicios de transporte público de pasajeros, urbano e interurbano, deberán exhibir, en forma visible para el público en general, los precios totales del servicio que prestan

6.2 Investigaciones, resoluciones y documentos institucionales utilizados

Para formular la iniciativa se han utilizado como fuentes institucionales los siguientes documentos:

a) Resolución N.° 0521-2003/TDC-INDECOPI

Esta resolución analizó el deber de información en la venta y reserva de pasajes aéreos. El Tribunal consideró que la relación de consumo puede iniciarse desde la reserva y que cualquier modificación relevante de las condiciones del pasaje debe ser comunicada oportunamente:

> *"La reserva de un pasaje implica la inmovilización de las condiciones del mismo. El consumidor que concreta la reserva en un contrato lo hace sobre la base de las condiciones de la reserva."*

Por lo que, este criterio sustenta que la información tarifaria debe proporcionarse antes de la culminación de la compra y no únicamente al momento del pago

b) Resolución N.° 3611-2012/SC2-INDECOPI

Esta resolución analizó la obligación de informar los precios de los servicios de transporte terrestre. El Tribunal vinculó el Código de Protección y Defensa del Consumidor con el artículo 41.1.8 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte:

> *"El artículo 41.1.8 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte (...) establece que el proveedor del servicio de transporte debe poner a disposición del usuario la información relevante en relación a los servicios que presta, entre dicha información se encuentra aquella referida a sus tarifas.*

c) Resolución N.° 1950-2009/SC2-INDECOPI

Esta resolución examinó la distribución de competencias entre Indecopi y las autoridades sectoriales en materia de transporte terrestre. El criterio resulta relevante para evitar que la iniciativa atribuya competencias sancionadoras que no correspondan a cada entidad:

> *"La Ley 27181 (...) ha establecido expresamente que el Indecopi es el ente competente para pronunciarse sobre los aspectos referidos a protección al consumidor en materia de transportes y tránsito terrestre..."*

VII.SECTORES COMPRENDIDOS Y BENEFICIARIOS

La problemática involucra a consumidores, empresas de transporte, intermediarios y autoridades con competencias diferenciadas.

Consumidores y pasajeros:

Son los destinatarios directos de la protección, puesto que durante los periodos de alta demanda enfrentan menor disponibilidad, mayor presión temporal y mayores costos de búsqueda.

La información comparativa sobre el precio de referencia y la variación extraordinaria fortalece su capacidad de decisión sin impedirle contratar al precio vigente.

Empresas de transporte terrestre interprovincial:
Son proveedores de un servicio relevante para la conectividad interna y, especialmente en rutas sin oferta aérea suficiente, constituyen una alternativa principal de desplazamiento interregional.

La propuesta mantiene su libertad tarifaria y les exige obligaciones reforzadas únicamente cuando la variación supera el umbral definido por la ley.

Empresas de transporte aéreo

La actividad aeronáutica comercial opera bajo un régimen legal de libertad tarifaria. La propuesta respeta dicho régimen y se concentra en la transparencia del precio final, la comparabilidad y la trazabilidad.

La propuesta debe aplicarse en concordancia con las obligaciones de información previstas en la normativa sectorial vigente.

Intermediarios y plataformas digitales
Participan crecientemente en la búsqueda, comparación y comercialización de pasajes. La propuesta les atribuye deberes de información respecto del precio que exhiben o cobran, evitando que la protección dependa del canal elegido por el consumidor.

INDECOPI
Es la autoridad central en materia de protección al consumidor y libre competencia. La iniciativa le asigna la supervisión de las obligaciones de información y prácticas prohibidas, utilizando el régimen sancionador ya existente en el Código de Protección y Defensa del Consumidor.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Y SUTRAN
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ejerce competencias sectoriales sobre el transporte terrestre y aéreo, mientras que la SUTRAN fiscaliza el transporte terrestre de personas, carga y mercancías en el ámbito de sus atribuciones.

La propuesta prevé coordinación e intercambio de información, sin alterar la distribución competencial vigente.

VIII EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN

La presente iniciativa modifica ni deroga expresamente la Ley N.° 29571, el artículo 84 de la Ley N.° 27261 ni el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, crea un régimen complementario de transparencia y trazabilidad para la comercialización de pasajes durante periodos de alta demanda

La presente iniciativa crea un régimen especial y complementario de transparencia para periodos de alta demanda aplicable a dos mercados de transporte de pasajeros.

No deroga la Ley N.° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, ni sustituye sus reglas sobre información, idoneidad, métodos comerciales coercitivos y régimen sancionador.

Por el contrario, remite expresamente a dicho Código para la supervisión y sanción de incumplimientos.

Respecto del transporte aéreo, la propuesta mantiene incólume el artículo 84° de la Ley N.° 27261, la libertad de fijación de tarifas continúa siendo la regla y cualquier fijación excepcional de tarifas mínimas o máximas sigue sometida al procedimiento y a los presupuestos previstos en dicha ley.

La disposición sobre protección de la libertad tarifaria se incorpora precisamente para evitar interpretaciones que conviertan el umbral informativo en un control de precios.

En materia de transporte terrestre, la iniciativa no modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte ni las competencias técnicas y de seguridad del MTC y la SUTRAN.

Las nuevas obligaciones se circunscriben a la comercialización y a la conservación de información tarifaria necesaria para la fiscalización.

La propuesta debe articularse con, con las obligaciones de información y transparencia previstas en la normativa sectorial vigente sin duplicarlas ni contradecirlas.

Mientras dicha norma asegura la desagregación del precio, el proyecto añade un elemento comparativo temporal cuando existe un incremento extraordinario. Ambas reglas son compatibles y complementarias.

La ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación, conforme al artículo 109° de la Constitución, sin perjuicio de los plazos de reglamentación y adecuación de canales previstos en sus disposiciones complementarias finales. Las obligaciones operativas de exhibición del precio de referencia resultan exigibles una vez vencido el plazo de adecuación.

IX ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

9.1 Impactos directos e indirectos

La iniciativa genera impactos directos en los proveedores, que deberán calcular y conservar un precio de referencia comparable, mostrar la variación extraordinaria cuando corresponda y conservar registros de la evolución tarifaria.

Genera impactos directos también en las autoridades, que deberán coordinar acciones de monitoreo y supervisión durante los principales periodos de alta demanda.

Los impactos indirectos se producen en el comportamiento del mercado, una mayor transparencia puede incentivar la compra anticipada, facilitar la comparación entre operadores, reducir el efecto de ofertas aparentemente promocionales y aumentar el costo reputacional de prácticas engañosas.

Al mismo tiempo, al no existir un tope tarifario, se preserva el incentivo para que los proveedores amplíen capacidad o frecuencias cuando resulte económicamente viable.

9.2 Impacto económico

Para las empresas, el principal costo es de adecuación tecnológica y administrativa, puesto que los proveedores ya generan y almacenan información sobre precios, inventario y transacciones para fines comerciales, por lo que la obligación se concentra en ordenar dicha información, calcular una referencia y mostrarla al consumidor cuando se supere el umbral.

Las empresas con sistemas de precios dinámicos deberán incorporar una capa adicional de visualización y trazabilidad, pero no estarán obligadas a revelar el algoritmo ni a justificar individualmente cada precio ante el consumidor.

Para los consumidores, el beneficio económico consiste en reducir costos de búsqueda y mejorar la comparación. Saber que una tarifa supera en más de cincuenta por ciento su referencia reciente puede inducir a comparar rutas, horarios, operadores o modos de transporte.

La norma no garantiza precios bajos, pero mejora la calidad de la decisión económica.

9.3 Impacto social

El transporte interprovincial y aéreo cumple una función de integración territorial. En feriados nacionales y festividades regionales, el viaje no responde únicamente a fines turísticos: comprende retorno a hogares, cuidado familiar, trabajo y participación en actividades culturales.

La presión temporal y la menor disponibilidad afectan con mayor intensidad a quienes tienen menor flexibilidad económica; la transparencia reforzada contribuye a equilibrar esa relación sin imponer subsidios ni restricciones generales de oferta.

9.4 Impacto sobre la competencia

La iniciativa puede generar un efecto procompetitivo al hacer más visible la variación de cada proveedor y facilitar la comparación; para evitar efectos contrarios, se prohíbe interpretar la información de referencia como una tarifa recomendada o coordinada.

Cada empresa conserva plena autonomía para fijar sus precios, las autoridades deben cuidar que el monitoreo público no facilite intercambios de información comercial sensible en tiempo real entre competidores; por ello, la publicación de datos agregados debe diseñarse con criterios de competencia.

La propuesta tampoco utiliza el precio promedio de todo el mercado como referencia obligatoria para fijar tarifas. El referente principal es el comportamiento histórico del propio proveedor en una ruta y clase comparable, lo que reduce el riesgo de igualar los precios.

9.5 Costos directos para el Estado

Los costos estatales se circunscriben a la reglamentación, supervisión y adecuación de mecanismos de monitoreo utilizando sistemas existentes; no se crean nuevas entidades, fondos, subsidios ni plazas obligatorias.

La disposición complementaria final tercera establece que la implementación se financia con cargo a los presupuestos institucionales de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

9.6 Costos indirectos

Puede producirse un incremento temporal de la carga de supervisión y de atención de consultas o denuncias durante los feriados; también existe un costo de cumplimiento para empresas pequeñas de transporte terrestre que no cuenten con sistemas digitales sofisticados.

El reglamento debe prever mecanismos simples para estos proveedores, como registros estandarizados y carteles o formatos físicos, evitando exigir infraestructura desproporcionada.

9.7 Beneficios directos

Son beneficios directos, por ejemplo, la mayor transparencia del precio, reducción de cargos sorpresivos, información sobre la magnitud de variaciones extraordinarias, trazabilidad para la fiscalización, mejores condiciones para detectar promociones engañosas y fortalecimiento de la capacidad del consumidor para comparar antes de contratar.

También constituye un beneficio directo la reducción de controversias probatorias, al existir un registro de precios, disponibilidad y fecha de la oferta, la autoridad puede verificar con mayor precisión si una afirmación comercial fue verdadera, si existió una variación extraordinaria y si el proveedor cumplió con informar.

9.8 Beneficios indirectos

Entre los beneficios indirectos se encuentran el fortalecimiento de la confianza en los mercados formales de transporte, la promoción de decisiones de compra anticipadas.

Asimismo, la propuesta, puede reducir los incentivos para acudir a operadores informales ante la percepción de precios opacos y generar mejor información para el diseño de políticas públicas de conectividad.

En conjunto, los beneficios esperados pueden superar los costos de adecuación, porque la medida se apoya en información que forma parte de la operación comercial de los proveedores, no limita el precio que puede cobrarse y focaliza las obligaciones reforzadas en variaciones de magnitud excepcional.

X IMPACTO AMBIENTAL

La iniciativa regula obligaciones de información, trazabilidad y supervisión de tarifas. No modifica directamente la operación de los servicios de transporte, el uso de combustibles ni la infraestructura; por ello, no se identifica un impacto ambiental directo.

XI.- VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa se vincula con las políticas de Estado del Acuerdo Nacional relacionadas con la economía social de mercado, la competitividad, la protección de los consumidores, la infraestructura y la integración territorial.

11.1 Política de Estado N.° 17 – Afirmación de la economía social de mercado

La propuesta es coherente con la afirmación de una economía social de mercado que combina iniciativa privada y competencia con un Estado capaz de establecer reglas para corregir fallas de información y proteger a los usuarios.

La ley no sustituye el mercado ni fija ordinariamente las tarifas; mejora la información con la que el consumidor participa en él.

11.2 Política de Estado N.° 18 – Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica

La transparencia favorece la competencia por precio, calidad y servicio entre operadores formales. Al mismo tiempo, la coordinación entre Indecopi, MTC y Sutran permite orientar la fiscalización hacia prácticas comerciales y operadores que incumplan las reglas, fortaleciendo la formalidad.

11.3 Política de Estado N.° 21 – Desarrollo en infraestructura y vivienda

La conectividad terrestre y aérea es un componente de la integración económica y territorial. Una regulación de comercialización que preserve la capacidad de los operadores para responder a picos de demanda y, simultáneamente, protege al pasajero frente a información opaca contribuye a un sistema de transporte más confiable.

En consecuencia, la iniciativa se inserta en un enfoque de economía social de mercado: reconoce que la variación de precios cumple una función económica, pero exige que, cuando dicha variación sea extraordinaria y ocurra en un contexto de especial presión temporal sobre el consumidor, la información sea reforzada, verificable y accesible.