CÁMARA DE DIPUTADOS
CONGRESO DEL PERÚ
CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00895-2026-2031-CD
RU 70842-CD
19 NOVIEMBRE 2026 05:51 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ASABARIAN

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y MERCANCÍAS

Los diputados …, integrantes del Grupo Parlamentario **Partido del Buen Gobierno** y a iniciativa del Diputado **Luis Eliseo Quispe Candia**, en ejercicio de la atribución que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 98 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentan la siguiente proposición legislativa:

FÓRMULA LEGAL

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

Artículo 1. Objeto

El objeto de la presente ley es regular el servicio de intermediación digital para el transporte de personas y mercancías en los ámbitos nacional, regional y provincial, con el propósito de garantizar los derechos y la seguridad de los usuarios, conductores y terceros, así como promover la legalidad, la trazabilidad, la mejora y la calidad del servicio.

Artículo 2. Finalidad

La presente ley tiene por finalidad fortalecer la seguridad, la calidad y la trazabilidad de los servicios de transporte de personas y mercancías intermediados mediante plataformas digitales, así como garantizar mecanismos eficaces para la identificación de las empresas, la atención de los usuarios y el cumplimiento oportuno de los requerimientos de las autoridades, con respeto del debido proceso, el secreto de las comunicaciones, la protección de los datos personales y los demás derechos reconocidos por la Constitución Política del Perú.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

La presente ley se aplica a las empresas de intermediación digital que prestan el servicio de intermediación digital para el transporte terrestre de personas o mercancías cuando el servicio de transporte intermediado se ejecuta total o parcialmente dentro del territorio nacional, independientemente del domicilio o lugar de constitución de la empresa o de la ubicación de su infraestructura tecnológica.

Artículo 4. Definiciones

Para efectos de la presente Ley se entiende por:

4.1. **Empresa de intermediación digital:** Es la persona jurídica constituida en el Perú o en el extranjero que administra, opera o pone a disposición una plataforma digital de intermediación para prestar el servicio de intermediación digital para el transporte terrestre de personas o mercancías.

4.2. **Plataforma digital de intermediación:** Infraestructura tecnológica conformada por una aplicación móvil, sitio web, programa informático u otro medio digital, administrada u operada por una empresa de intermediación digital para prestar el servicio regulado por la presente ley.

4.3. **Servicio de intermediación digital para el transporte:** Servicio complementario al transporte terrestre, de naturaleza económica, prestado mediante una plataforma digital de intermediación, a través del cual se facilita, organiza o gestiona el contacto, la contratación o la asignación de servicios de transporte terrestre de personas o mercancías.

4.4. **Usuario afiliado:** Persona natural o jurídica afiliada a una o varias plataformas digitales de intermediación que, en calidad de transportista o conductor habilitado, interviene en la prestación de los servicios de transporte regulados por la normativa sectorial. La afiliación a una plataforma

digital de intermediación no sustituye las autorizaciones, habilitaciones, licencias, incripciones, seguros ni demás requisitos exigidos para la prestación del servicio de transporte.

4.5. **Usuario pasajero:** Persona que, mediante una plataforma digital de intermediación, solicita o contrata con el usuario afiliado para que la traslade, o traslade a otras personas, desde un punto de origen hasta otro de destino.

4.6. **Usuario solicitante del servicio de transporte de mercancías:** Persona natural o jurídica que, mediante una plataforma digital de intermediación, solicita la recepción, el traslado y la entrega de mercancías, desde un punto de origen hasta otro de destino.

Artículo 5. Creación del Registro Nacional de Empresas de Intermediación Digital para el Transporte de Personas y Mercancías

5.1. Se crea el Registro Nacional de Empresas de Intermediación Digital para el Transporte de Personas y Mercancías, en adelante, ReNEID, cuya implementación, administración, actualización y fiscalización está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

5.2. La inscripción vigente en el ReNEID es requisito previo para que la empresa de intermediación digital preste servicios en el territorio nacional.

5.3. El ReNEID contiene, como mínimo, la siguiente información:

a) Denominación o razón social, número de Registro Único de Contribuyentes y demás datos necesarios para la identificación de la empresa.
b) Denominación comercial de las plataformas digitales de intermediación, aplicaciones, sitios web y demás medios tecnológicos mediante los cuales presta el servicio.
c) Servicios, modalidades y ámbitos territoriales de transporte que intermedia.
d) Identificación y domicilio del representante legal, así como las facultades inscritas en la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos.
e) Identificación y datos de contacto de los canales de atención regulados en el artículo 11.
f) Estado de la inscripción, así como las medidas de suspensión o cancelación que se encuentren firmes.
g) Otra información que establezca el reglamento de la presente ley.

5.4. El reglamento establece los requisitos y el procedimiento para la inscripción, suspensión y cancelación de las empresas de intermediación digital en el ReNEID. La inscripción requiere que la empresa acredite el cumplimiento de las obligaciones previstas en los artículos 10 y 11 de la presente ley.

5.5. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones publica y mantiene actualizado el listado de las empresas de intermediación digital que cuentan con inscripción vigente.

5.6. La Secretaría de Gobierno y Transformación Digital interviene, en el marco de sus competencias, en los aspectos relacionados con la transformación digital, la seguridad digital, la interoperabilidad, la compatibilidad y los estándares de interacción aplicables a las plataformas digitales de intermediación y al ReNEID.

Artículo 6. Padrón electrónico de usuarios afiliados

6.1. Las empresas de intermediación digital implementan y mantienen actualizado un padrón electrónico de los usuarios afiliados habilitados para ofrecer o prestar servicios mediante sus plataformas digitales.

6.2. El padrón contiene, como mínimo, la siguiente información:
a) Los datos necesarios para identificar al usuario afiliado señalado en el numeral 4.4 del artículo 4.
b) La modalidad del servicio o actividad que realiza, su ámbito territorial, la fecha de afiliación y el estado de esta.
c) La identificación de los vehículos vinculados al usuario afiliado y de los títulos habilitantes exigibles para la prestación del servicio de transporte, cuando corresponda.
d) Las suspensiones, bajas y demás modificaciones de la afiliación.
e) Otra información estrictamente necesaria para la identificación, supervisión y fiscalización de los usuarios afiliados, conforme con la finalidad de la presente ley.

6.3. Las empresas de intermediación digital proporcionan al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a las demás autoridades competentes la información del padrón que resulte necesaria para el ejercicio de sus respectivas competencias, mediante mecanismos de interoperabilidad o a través de los medios y formatos establecidos en el reglamento de la presente ley, de conformidad con la Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales, su reglamento y las demás normas aplicables.

6.4. La incorporación de una persona al padrón no constituye un título habilitante ni sustituye las autorizaciones, habilitaciones, licencias, inscripciones o seguros exigidos por la normativa aplicable. La información personal contenida en el padrón no es de acceso público y se trata conforme con la normativa de protección de datos personales.

Artículo 7. Requisitos mínimos para la afiliación a las plataformas digitales

7.1. Antes de permitir que un usuario afiliado ofrezca o preste servicios mediante la plataforma digital de intermediación, la empresa de intermediación digital verifica su identidad y el cumplimiento de los requisitos exigibles de acuerdo con la modalidad de transporte o actividad que realiza, previstos en los reglamentos nacionales correspondientes y las demás normas aplicables.

7.2. La empresa de intermediación digital verifica, según corresponda:

a) El transportista cuenta con autorización vigente para prestar el servicio.
b) El vehículo se encuentra habilitado para la modalidad correspondiente.
c) El conductor cuenta con licencia de conducir vigente y de la clase y categoría exigida por la normativa aplicable.
d) Se cumplen los demás requisitos, inscripciones y seguros exigidos por la normativa sectorial.

7.3. La verificación se realiza mediante consulta a los registros y sistemas de información de las entidades públicas competentes. Cuando dicha consulta no se encuentre disponible mediante mecanismos de interoperabilidad, la empresa de intermediación digital solicita y verifica la documentación correspondiente, conforme a lo previsto en el reglamento de la presente ley.

7.4. Verificado el cumplimiento de los requisitos aplicables, la empresa incorpora al usuario afiliado a su padrón electrónico y permite que ofrezca o preste servicios mediante la plataforma digital de intermediación. La empresa conserva la evidencia de las verificaciones realizadas y responde por la veracidad y actualización de la información registrada.

7.5. El usuario afiliado responde por el cumplimiento de las obligaciones sectoriales y por la ejecución material del servicio de transporte, conforme con la normativa de transporte, protección al consumidor, civil y penal aplicable.

Artículo 8. Fiscalización

8.1. La supervisión y fiscalización del cumplimiento de las obligaciones de las empresas de intermediación digital está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

8.2. La fiscalización del cumplimiento de las obligaciones y requisitos que deben cumplir los conductores y vehículos para la prestación del servicio de transporte está a cargo de las autoridades competentes, en el marco de la normativa sectorial de transporte.

8.3. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones verifica el cumplimiento de los requisitos previstos en los artículos 10 y 11 para la inscripción en el ReNEID, sin perjuicio de las competencias del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual y de las demás autoridades respecto de los requerimientos, derechos y materias a su cargo.

8.4. La Autoridad Nacional de Protección de Datos Personales supervisa, fiscaliza y sanciona el cumplimiento de las disposiciones sobre protección de datos personales por parte de las empresas de intermediación digital, conforme con la Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales, su reglamento y las demás normas aplicables.

Artículo 9. Obligaciones y responsabilidades

9.1. Las empresas de intermediación digital tienen las siguientes obligaciones:

a) Garantizar la calidad, continuidad, seguridad e idoneidad del servicio de intermediación digital.
b) Cumplir los términos y condiciones acordados con los usuarios.
c) Verificar, antes de la afiliación y durante su vigencia, la autenticidad, vigencia y correspondencia de las autorizaciones, habilitaciones, licencias, seguros y demás requisitos sectoriales aplicables en el reglamento de la presente ley.
d) Mantener actualizado el padrón electrónico de los usuarios afiliados y conservar la información necesaria para la trazabilidad de los servicios, conforme con la normativa de protección de datos personales, durante el plazo y con el alcance que determine el reglamento.
e) Remitir al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías la información estrictamente necesaria para la administración del ReNEID y la supervisión y fiscalización de las obligaciones previstas en la presente ley, en la forma y los plazos establecidos en el reglamento.
f) Atender los requerimientos de información formulados por la Policía Nacional del Perú, el Ministerio Público y el Poder Judicial, conforme al artículo 11 de la presente ley y a la Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales, así como, cuando corresponda, al Decreto Legislativo 957, Código Procesal Penal.
g) Proporcionar a las entidades públicas competentes la información estadística necesaria para el diseño, la implementación, el seguimiento y la evaluación de políticas públicas, conforme a lo establecido en el artículo 16 de la presente Ley.
h) Implementar, dentro de la plataforma digital, medidas para prevenir y atender los actos de acoso sexual ocurridos durante o con ocasión del servicio intermediado, conforme al protocolo sectorial aplicable. Estas medidas comprenden, como mínimo, un mecanismo accesible de reporte, la atención inmediata, la preservación de la información disponible y la coordinación

con las autoridades competentes, sin perjuicio de las medidas preventivas previstas en el artículo 13.

9.2. El reglamento establece condiciones diferenciadas para el cumplimiento de las obligaciones de las empresas de intermediación digital, atendiendo a la modalidad y al ámbito del transporte intermediado, a los riesgos asociados al servicio y a las funciones que efectivamente ejercen respecto de la asignación del servicio, la determinación de la tarifa y la gestión de la afiliación.

Artículo 10. Representante legal domiciliado

10.1. La empresa de intermediación digital designa a un representante legal domiciliado en el país, con facultades suficientes inscritas en la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos. La empresa garantiza que el representante tenga acceso oportuno a la información y capacidad para coordinar el cumplimiento de los requerimientos formulados por las autoridades competentes.

10.2. La empresa de intermediación digital mantiene un domicilio físico verificable en el territorio nacional inscrito en el ReNEID y vinculado a su representante legal, en el cual se reciben notificaciones y se atiende a las autoridades y a los usuarios. Todo cambio de representante, facultades o dirección se comunica al ReNEID dentro de los cinco días hábiles siguientes de producido.

10.3. El representante legal está facultado, como mínimo, para:
a) Recibir notificaciones administrativas y judiciales.
b) Atender los requerimientos emitidos por las autoridades peruanas.
c) Gestionar la preservación de la información disponible y el cumplimiento de las medidas ordenadas por la autoridad competente.
d) Comparecer en los procedimientos administrativos derivados de la aplicación de la presente ley.
e) Atender las comunicaciones relacionadas con los derechos de los usuarios.
f) Gestionar la entrega de información estadística para el diseño y evaluación de políticas públicas.

10.4. La designación del representante legal no exime a la empresa de intermediación digital del cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley y su reglamento.

Artículo 11. Canales de atención y requerimientos

11.1. La empresa de intermediación digital implementa y mantiene canales permanentes y diferenciados para la atención de autoridades y usuarios:

a) Un canal electrónico seguro, gratuito y disponible de manera ininterrumpida para recibir y atender los requerimientos emitidos por la Policía Nacional del Perú, el Ministerio Público, el Poder Judicial y las demás autoridades competentes. El canal permite verificar la identidad de la autoridad remitente y garantiza la constancia de recepción y la trazabilidad de las comunicaciones.
b) Un canal gratuito y fácilmente accesible desde la plataforma digital y su sitio web para recibir consultas, comunicaciones y alertas de emergencia de los usuarios, con un mecanismo de seguimiento. Este canal incorpora un acceso directo al Libro de Reclamaciones previsto en la normativa de protección al consumidor. Las quejas y reclamos se presentan y tramitan a través de dicho libro, sin exigir al usuario su presentación mediante otro canal.

11.2. Los requerimientos de las autoridades identifican a la autoridad solicitante, la información o medida requerida, el fundamento legal, la finalidad y, cuando corresponda, la circunstancia que determina su atención urgente.

11.3. Cuando exista peligro inminente para la vida, la integridad o la libertad de una persona, la empresa de intermediación digital atiende de inmediato los requerimientos urgentes de la Policía Nacional del Perú o del Ministerio Público y proporciona los datos operativos disponibles que resulten estrictamente necesarios para identificar y localizar a la persona, el vehículo o el servicio. El requerimiento identifica a la autoridad solicitante, expresa la situación de emergencia y queda registrado para fines de control.

11.4. La empresa de intermediación digital comunica de inmediato a la Policía Nacional del Perú las alertas de emergencia generadas durante la prestación del servicio, de acuerdo con los protocolos establecidos en el reglamento.

11.5. El reglamento establece las características de los canales, los protocolos de interoperabilidad, la trazabilidad, la clasificación de los requerimientos, los plazos de atención y las demás condiciones necesarias para la aplicación del presente artículo.

Artículo 12. Información mínima en la plataforma digital

Según corresponda a la modalidad y características del servicio de transporte intermediado, la empresa de intermediación digital pone a disposición del usuario pasajero o solicitante del servicio de transporte de mercancías, antes de que acepte la contratación, como mínimo, la siguiente información:

a) Identificación del vehículo que presta el servicio de transporte: placa, color, modelo y año.
b) Nombres y apellidos, fotografía reciente del conductor.
c) Identificación del transportista, cuando sea distinto del conductor: nombres y apellidos o razón social, según corresponda.
d) Póliza de seguro del vehículo: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito o Certificado contra Accidentes de Tránsito, según corresponda.
e) Monto de la tarifa por la prestación del servicio de transporte, con desagregación de los conceptos considerados, incluido el peaje, de corresponder.
f) Modalidades y criterios para la fijación de la tarifa: flexible o fija.
g) Calificación y cantidad de viajes realizados por el conductor.
h) Tiempo estimado de viaje.
i) Términos y condiciones del servicio de intermediación digital.

Artículo 13. Suspensión o cancelación del acceso de los usuarios afiliados al servicio de intermediación digital

13.1. Las empresas de intermediación digital establecen y publican los términos y condiciones claros, accesibles y objetivos para el uso de sus plataformas digitales.

13.2. La empresa de intermediación digital suspende temporalmente el acceso del usuario afiliado a la plataforma para ofrecer o prestar servicios cuando este no cuente, deje de contar o no pueda acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa sectorial. También procede la suspensión cuando existan indicios razonables, derivados de una denuncia presentada ante la Policía Nacional del Perú o el Ministerio Público o de otros elementos objetivos, de una conducta que ponga en grave riesgo la vida, la integridad o la seguridad de una persona con ocasión del servicio de transporte, así como en los demás supuestos objetivos y proporcionales establecidos en el reglamento vinculados con el cumplimiento del objeto de la presente ley.

13.3. Procede la cancelación del acceso a la plataforma del usuario afiliado cuando:

a) Exista sentencia firme que determine la comisión de un delito doloso directamente relacionado con la prestación o utilización del servicio de transporte.
b) La evaluación interna determine, sobre la base de elementos objetivos suficientes, que el usuario incurrió en una conducta grave que afectó la vida, la integridad o la seguridad de una persona con ocasión del servicio de transporte.
c) La autoridad competente haya cancelado definitivamente la autorización, habilitación o título necesario para la prestación del servicio de transporte.

13.4. La suspensión puede aplicarse inmediatamente en los supuestos previstos en el numeral 13.2 del artículo 13 de la presente Ley. Para confirmar la suspensión o disponer la cancelación, la empresa evalúa los hechos, comunica al usuario las razones de la medida, le permite presentar sus descargos y emite una decisión motivada y oportuna, con respeto de sus derechos fundamentales.

Artículo 14. Régimen sancionador

14.1. El incumplimiento de las obligaciones y prohibiciones establecidas en la presente ley y su reglamento constituye infracción administrativa. Las empresas de intermediación digital son pasibles de sanción por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, por la comisión de las siguientes infracciones:

a) Incumplir las obligaciones previstas en el numeral 9.1 del artículo 9.
b) Incumplir las obligaciones de representación, domicilio y canales de atención previstas en los artículos 10 y 11.
c) Afiliar o mantener habilitados a usuarios afiliados sin verificar el cumplimiento o la vigencia de los requisitos establecidos en la normativa sectorial aplicable.
d) Incumplir la obligación de remitir información a las entidades competentes, de acuerdo con lo previsto en la presente ley y su reglamento.

14.2. El reglamento clasifica las infracciones señaladas en el numeral 14.1 en leves, graves y muy graves, y gradúa las sanciones aplicables en virtud de criterios objetivos, las cuales pueden ser multa, suspensión o cancelación de la inscripción en el ReNEID.

Artículo 15. Bloqueo de la plataforma de intermediación digital

15.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dispone el bloqueo temporal o definitivo de los localizadores uniformes de recursos (URL), nombres de dominio, direcciones del protocolo de internet (IP), aplicaciones informáticas u otros canales digitales utilizados para prestar el servicio de intermediación digital, exclusivamente en los siguientes supuestos:

a) Cuando la empresa presta el servicio sin contar con la inscripción vigente en ReNEID.
b) Cuando la plataforma sea usada para intermediar o promover la prestación de servicios de transporte ilegales o informales.
c) Cuando la empresa continúa prestando el servicio durante la vigencia de una sanción de suspensión.
d) Cuando la empresa continúa prestando el servicio después de que la cancelación de su inscripción en el ReNEID queda firme en la vía administrativa.
e) Cuando, mediante resolución firme, se determina la comisión de una infracción muy grave que genera un riesgo grave para la vida, la integridad o la seguridad de las personas y las medidas menos restrictivas resultan insuficientes.

15.2. El bloqueo tiene carácter temporal en los supuestos previstos en los literales a), b), c) y e) del numeral 15.1 y se mantiene hasta que se subsane el incumplimiento, desaparezca la causa que

lo sustenta o concluya el periodo de suspensión, según corresponda. El bloqueo tiene carácter definitivo en el supuesto previsto en el literal d) y se mantiene mientras la cancelación de la inscripción produzca efectos jurídicos. La medida es de ejecución inmediata. La interposición de recursos administrativos no suspende su ejecución.

15.3. El bloqueo se dispone mediante resolución motivada, que identifica de manera precisa los canales digitales comprendidos, su alcance territorial y material, su carácter temporal o definitivo y, cuando corresponda, su duración y las condiciones para su levantamiento.

15.4. El bloqueo puede limitarse a una modalidad del servicio, un ámbito territorial o una funcionalidad específica de la plataforma cuando ello resulte técnicamente posible y suficiente para hacer cesar el incumplimiento.

15.5. Los proveedores de acceso a internet ejecutan la medida dentro de las veinticuatro horas siguientes de recibida la resolución. La autoridad dispone su levantamiento dentro del mismo plazo una vez acreditada la subsanación o desaparecida la causa que sustenta el bloqueo.

Artículo 16. Información para el diseño y evaluación de políticas públicas

16.1. Las empresas de intermediación digital proporcionan a las entidades públicas competentes información estadística agregada y anonimizada que resulte necesaria para el diseño, implementación, seguimiento y evaluación de políticas públicas.
16.2. La información puede comprender, según la naturaleza de los servicios prestados, datos sobre cobertura y utilización del servicio, movilidad, incidentes de seguridad, riesgos para los usuarios, atención de reclamos y otros indicadores vinculados con el interés público.
16.3. La entrega de información se realiza mediante formatos interoperables y estándares técnicos que permitan su procesamiento y comparación. En ningún caso comprende el contenido de comunicaciones privadas ni permite identificar directa o indirectamente a una persona, salvo que exista habilitación legal específica y se cumplan las garantías correspondientes.
16.4. Las entidades públicas receptoras publican, cuando corresponda, conjuntos de datos agregados y anonimizados en formatos abiertos y reutilizables, de conformidad con la legislación sobre transparencia, protección de datos personales, seguridad digital y secretos empresariales.
16.5. El reglamento determina la periodicidad, los indicadores, los estándares de interoperabilidad y los supuestos en los que la información se publica mediante interfaces de programación de aplicaciones, de acuerdo con la naturaleza de cada plataforma y los riesgos asociados.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - Actualización de reglamentos

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente Ley en un plazo máximo de sesenta (60) días calendario contado desde el día siguiente de su publicación

SEGUNDA. - Implementación del Registro Nacional de Empresas de intermediación Digital para el transporte de Personas y Mercancías

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa y pone en funcionamiento el Registro Nacional de Empresas de intermediación Digital para el transporte de Personas y Mercancías en un plazo máximo de noventa (90) días calendario, contado desde el día siguiente de la publicación de la presente Ley.

TERCERA. - Actualización del régimen nacional del servicio de taxi

Dentro del plazo establecido para la reglamentación de la presente ley, el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, actualiza el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo 017-2009-MTC, e incorpora un régimen integral para la prestación del servicio de taxi que comprende, como mínimo:

a) La clasificación y definición de las modalidades del servicio de taxi, según permitan la captación de pasajeros en la vía pública o exijan la contratación previa del servicio. Dentro de esta última se incluye la modalidad cuya contratación se realiza exclusivamente mediante plataformas digitales de intermediación.
b) Los títulos habilitantes, registros y condiciones de acceso, permanencia y operación de los transportistas, conductores y vehículos, según la modalidad correspondiente.
c) Las condiciones de seguridad, aseguramiento, inspección, accesibilidad, trazabilidad e identificación vehicular, diferenciadas según la modalidad correspondiente.
d) Los derechos y obligaciones de los transportistas, conductores, propietarios de vehículos y usuarios, así como el régimen de fiscalización, infracciones, sanciones y medidas preventivas.

La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao y las municipalidades provinciales adecúan sus normas al Reglamento Nacional de Administración de Transporte y establecen las disposiciones complementarias correspondientes, en el ámbito de sus competencias

CUARTA. - Adecuación del protocolo de atención ante actos de acoso sexual

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecúa, dentro del plazo previsto para la reglamentación de la presente ley, el Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional, Regional y Provincial, aprobado por el Decreto Supremo N.º 025-2020-MTC, a los servicios intermediados mediante plataformas digitales.

QUINTA. - Vigencia

La presente Ley entra en vigencia a los noventa (90) días calendario, contados desde el día siguiente de su publicación, con excepción de la primera, segunda y tercera disposiciones complementarias finales, que entran en vigencia al día siguiente de su publicación.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

PRIMERA. - Adecuación de las empresas de intermediación digital en operación.

Las empresas de intermediación digital comprendidas en el ámbito de aplicación de la presente ley que, a la fecha de entrada en funcionamiento del Registro Nacional de empresas de intermediación Digital, ofrezcan servicios en el territorio nacional, obtienen su inscripción dentro del plazo de sesenta (60) días calendario.

Durante dicho plazo, y mientras la solicitud presentada oportunamente se encuentre en trámite, las referidas empresas continúan ofreciendo sus servicios en el territorio nacional. Vencido el plazo, únicamente pueden continuar operando las empresas que cuenten con inscripción vigente en el referido registro.

SEGUNDA. - Profesionalización de conductores

Durante el plazo de un año, contado desde la entrada en vigencia de la presente ley, los conductores titulares de una licencia de conducir de la clase A categoría I que presten servicios mediante una o varias plataformas digitales pueden acreditar la experiencia y el historial de conducción segura registrados en estas para sustituir el componente práctico del Programa de Formación de Conductores exigido para la recategorización a la clase A categoría II-a.

La experiencia puede acreditarse mediante constancias electrónicas emitidas por una o varias empresas de intermediación digital. Su reconocimiento no exonera de la formación teórica ni del examen médico, del examen de reglas de tránsito y del examen de habilidades en la conducción exigidos para obtener la licencia correspondiente.

Excepcionalmente, durante dicho plazo, las empresas de intermediación digital pueden mantener el acceso de los conductores comprendidos en la presente disposición, siempre que cumplan los demás requisitos aplicables.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Planteamiento del problema público

1.1. El desarrollo de Internet y de las tecnologías digitales ha permitido la expansión de plataformas que conectan de manera inmediata a personas, proveedores, consumidores y otros usuarios. Estos espacios facilitan el intercambio de información, la contratación de bienes y servicios, la movilidad, el comercio y nuevas formas de participación económica y social.

1.2. La relevancia de este fenómeno también se refleja en la economía peruana. Un estudio elaborado por el Instituto Peruano de Economía (IPE), por encargo de ComexPerú, evidencia el impacto económico de las plataformas digitales de intermediación en el país: son 5.8 millones de usuarios y 475,000 prestadores que generan aproximadamente S/ 10,700 millones.[1]

1.3. Las plataformas de intermediación digital no constituyen únicamente canales tecnológicos. Su funcionamiento transforma las relaciones entre los sujetos que intervienen, reduce los costos de interacción y modifica la forma en la que usuarios y prestadores se contactan, contratan y coordinan. Esta capacidad genera importantes oportunidades de innovación y participación, pero también plantea riesgos relacionados con la identificación de quienes ejercen el control efectivo, la transparencia de sus decisiones y la rendición de cuentas. Ferrer y Maudes advierten, en ese sentido, que la aparente descentralización de las plataformas puede dificultar la identificación de sus propietarios o promotores, sin que ello signifique que el control haya desaparecido.[2]

1.4. En el sector Transporte, la norma marco es la Ley N.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que establece los lineamientos generales del transporte y tránsito terrestre y orienta la acción estatal a la satisfacción de las necesidades de los usuarios, al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud y a la protección del ambiente y la comunidad. Asimismo, reconoce competencias diferenciadas del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales. El literal d) de su artículo 2 define el servicio complementario como la actividad que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y tránsito terrestre, comprendiendo, entre otros**, los servicios previstos o que se creen por ley**. En consecuencia, la incorporación de la intermediación digital como servicio complementario requiere una habilitación legal expresa.

1.5. En esa línea, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte desarrolla el régimen de los servicios de transporte de personas y mercancías en los ámbitos nacional, regional y provincial, sin contemplar la intermediación digital.

1.6. En ese sentido, la legislación sectorial regula el acceso y la permanencia de transportistas, conductores y vehículos en el mercado, y distribuye competencias según la modalidad y el ámbito territorial. Sin embargo, la capa digital que facilita u organiza la contratación no se encuentra sistemáticamente integrada a los mecanismos sectoriales de habilitación y supervisión. Esto genera una brecha: el prestador material puede estar sujeto a autorización, pero la empresa que capta al usuario, asigna el servicio y conserva la trazabilidad puede carecer de inscripción sectorial, interlocutor domiciliado o canal institucional permanente.

---

[1] Instituto Peruano de Economía (IPE), *Impacto de las plataformas digitales en la economía peruana*, informe elaborado por encargo de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (ComexPerú), septiembre de 2026. https://ipe.org.pe/impacto-de-las-plataformas-digitales-en-la-economia-peruana/

[2] Miguel Ferrer y Antonio Maudes Gutiérrez, "Un futuro para la economía colaborativa y los nuevos modelos de negocio en las plataformas digitales", *Cuadernos Económicos de ICE*, núm. 97, 2019, pp. 155-185, especialmente pp. 176-177 https://www.revistasice.com/index.php/CICE/article/view/6801

1.7. Cabe señalar que el ordenamiento jurídico peruano contiene disposiciones aplicables a determinadas dimensiones de la actividad digital. El Decreto Legislativo 1623 regula mecanismos de recaudación del impuesto general a las ventas respecto de servicios digitales prestados por sujetos no domiciliados.[3] Asimismo, la Ley 32495 incorporó a las plataformas digitales de comercio electrónico dentro de la obligación de contar con un Libro de Reclamaciones y exhibir permanentemente su enlace.[4] A estas normas se suman la legislación sobre protección de datos personales, protección al consumidor.[5]

1.8. No obstante, estas disposiciones responden a finalidades específicas y se encuentran distribuidas entre diferentes regímenes y autoridades. No existe un régimen sectorial especial que exija a las empresas de intermediación digital para el transporte contar simultáneamente con inscripción administrativa, representación legal en el Perú y canales permanentes para recibir y atender los requerimientos válidamente emitidos por las autoridades competentes, así como para verificar las autorizaciones y habilitaciones correspondientes a los prestadores vinculados.

1.9. La fragmentación normativa no significa que las obligaciones sectoriales existentes deban reemplazarse o concentrarse en una sola ley. El vacío identificado se refiere específicamente a la ausencia de mecanismos aplicables a la intermediación digital del transporte que aseguren la identificación del responsable de la plataforma, la interlocución con las autoridades, la notificación, la preservación de información y la atención oportuna de requerimientos.

1.10. Este problema ha sido advertido reiteradamente en distintas iniciativas legislativas presentadas durante sucesivos periodos parlamentarios, sin que hasta la fecha se haya aprobado un marco transversal. La persistencia de esta brecha revela que las respuestas sectoriales, aunque necesarias, no han sido suficientes para garantizar una actuación estatal oportuna ni una protección homogénea de los usuarios.

1.11. Asimismo, en el Informe "Movilidad digital sin reglas" se menciona que los hallazgos muestran que el mercado no ha convergido espontáneamente hacia mejores prácticas. Por el contrario, la fragmentación institucional, la opacidad contractual, la debilidad de los mecanismos de reclamo y la inexistencia de un marco sectorial específico han generado asimetrías estructurales que afectan la seguridad del usuario, la equidad regulatoria y la confianza en el sistema de movilidad urbana.[6]

1.12. En consecuencia, el problema público consiste en la limitada capacidad del Estado y de los usuarios para identificar, verificar y supervisar a las empresas que intermedian digitalmente servicios de transporte terrestre de personas y mercancías, así como para exigir el cumplimiento de las obligaciones a su cargo y comprobar oportunamente que los transportistas, conductores y vehículos vinculados cuentan con las autorizaciones y habilitaciones exigidas según la modalidad y el ámbito territorial del servicio. Esta situación reduce la trazabilidad de las operaciones, dificulta la atención de emergencias y requerimientos, debilita la fiscalización y afecta la protección de los usuarios.

---

[3] Decreto Legislativo 1623, Decreto Legislativo que modifica la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo respecto de la utilización en el país de servicios digitales y la importación de bienes intangibles a través de Internet, publicado el 4 de agosto de 2024.

[4] Ley 32495, Ley que modifica la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, para incluir a las plataformas digitales de comercio electrónico en la obligación de contar con el Libro de Reclamaciones, publicada el 11 de noviembre de 2025

[5] Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales; Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor; Ley 30096, Ley de Delitos Informáticos; y Ley 31814, Ley que promueve el uso de la inteligencia artificial en favor del desarrollo económico y social del país, reglamentada mediante el Decreto Supremo 115-2025-PCM.

[6] Dinegro Martínez, A., Cáceres Valle, C., y Alvarado Varas, S. (2026 Movilidad digital sin reglas (Informe digital). Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios (ASPEC); Observatorio de Plataformas-Perú. https://opdperu.org/uploads/Informe-de-investigacion.-Movilidad-digital-sin-reglas-riesgos-al-consumidor-y-la-urgencia-de-regular-al-Peru-1.pdf

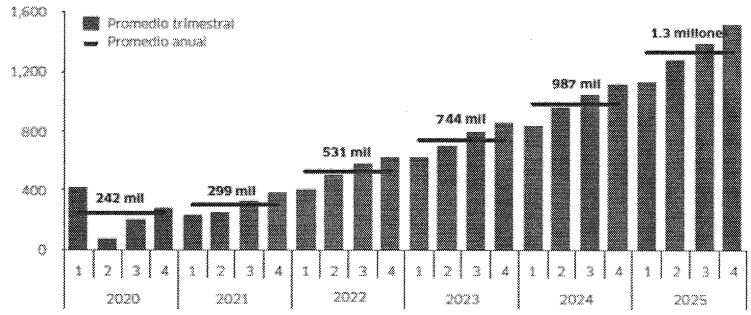
2. Evidencia que sustenta el problema

2.1. El estudio Impacto de las plataformas digitales en la economía peruana, elaborado por el Instituto Peruano de Economía (IPE) por encargo de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (ComexPerú), constituye una de las principales fuentes disponibles para dimensionar el uso de plataformas digitales de movilidad y reparto en el país. El estudio se sustenta en encuestas aplicadas a 9 604 usuarios y prestadores de servicios, así como en información proporcionada por seis de las principales plataformas que operan en el Perú.[7]

2.2. Según datos promedios correspondientes al 2025, cada día se solicitan 1.3 millones de viajes a través de las plataformas de movilidad y se realizan 197 mil pedidos mediante plataformas de reparto. En conjunto, ello equivale a que cada hora cerca de 64 mil personas utilizan alguno de estos servicios a nivel nacional.[8]

2.3. Entre 2021 y 2025, la cantidad de viajes solicitados diariamente mediante plataformas de movilidad aumentó, en promedio, 45 % cada año. De esta manera, la demanda pasó de 242 000 servicios diarios en 2020 a aproximadamente 1,3 millones en 2025.

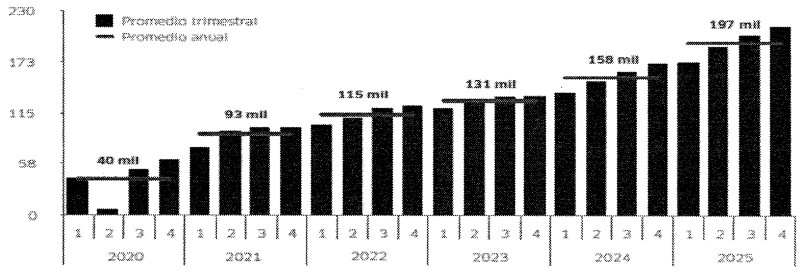
Gráfico 1. Demanda diaria por servicios de plataformas de movilidad, 2020-2025
(miles de servicios diarios promedio)



Fuente: Muestra de plataformas digitales que operan en el Perú. Elaboración IPE.

2.4. En el caso de las plataformas de reparto, la demanda pasó de 40 000 pedidos diarios en 2020 a 197 000 en 2025. Durante los cuatro últimos años del periodo analizado, los pedidos diarios crecieron, en promedio, 21 % anual.[9]

Gráfico 2. Demanda diaria por servicios de plataformas de reparto, 2020-2025
(miles de servicios diarios promedio)



Fuente: Muestra de plataformas digitales que operan en el Perú. Elaboración IPE.

[7] Instituto Peruano de Economía (IPE), *Impacto de las plataformas digitales en la economía peruana*, informe elaborado por encargo de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (ComexPerú), septiembre de 2026. https://ipe.org.pe/impacto-de-las-plataformas-digitales-en-la-economia-peruana/

[8] Instituto Peruano de Economía. (2026). *Impacto de las plataformas digitales en la economía peruana*, pp. 8.

[9] Instituto Peruano de Economía. (2026). *Impacto de las plataformas digitales en la economía peruana*, pp. 9.

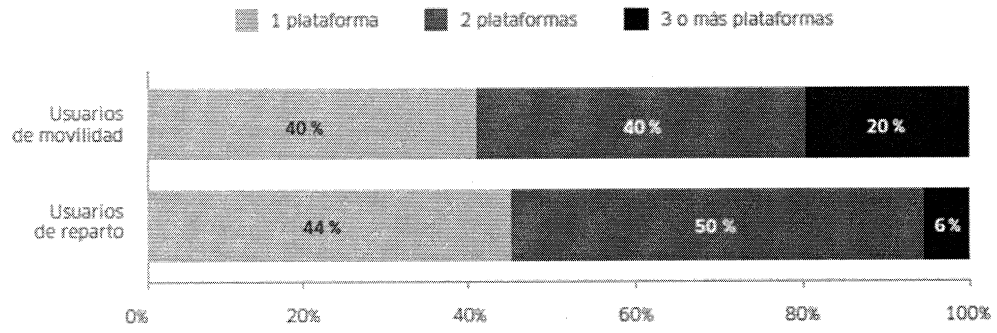
2.5. Estas cifras muestran que la intermediación digital ha dejado de ser una actividad marginal. Su utilización cotidiana y su crecimiento sostenido justifican contar con reglas sectoriales que permitan identificar a las empresas que operan en el mercado y verificar el cumplimiento de las condiciones aplicables a los servicios de transporte intermediados.

2.6. Respecto a los usuarios, el estudio antes citado, señala que en el año 2025 se estima que cerca de 5.8 millones de personas utilizan las plataformas de movilidad y de reparto en el Perú. Ello equivale al 37% de la población urbana entre 15 y 64 años a nivel nacional.

2.7. Respecto de sus características demográficas, el 34 % de los usuarios tenía menos de 35 años. La edad promedio de los usuarios de plataformas de reparto era de 41 años, mientras que la correspondiente a los usuarios de plataformas de movilidad era de 43 años. Asimismo, el 50 % de los usuarios se identificó como hombre, el 48 % como mujer y menos del 2 % declaró otra identidad o prefirió no especificarla.[10]

2.8. La evidencia también muestra que los usuarios no se vinculan necesariamente con una sola empresa. En las plataformas de movilidad, el 40 % empleaba dos plataformas y el 20 % utilizaba tres o más. En las plataformas de reparto, el 50 % utilizaba dos plataformas y el 6 % empleaba tres o más. Por consiguiente, seis de cada diez usuarios de movilidad y más de la mitad de los usuarios de reparto recurrían regularmente a más de una plataforma como se evidencia en el siguiente gráfico:[11]

Gráfico 3. Usuarios de plataformas de movilidad y de reparto que utilizan más de una plataforma, 2025

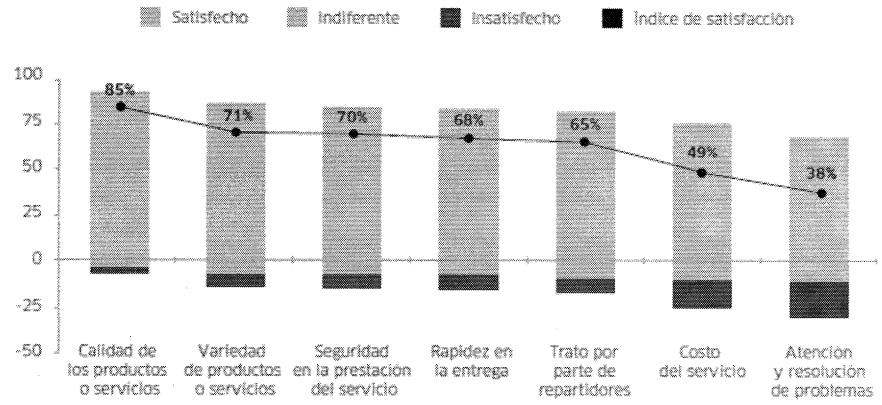


Fuente: Encuestas a usuarios - ¿Qué plataformas de movilidad o delivery utiliza regularmente? Elaboración IPE.

2.9. El estudio del IPE identifica niveles altos de satisfacción de los usuarios de plataformas de reparto respecto de la calidad y variedad de los productos o servicios. No obstante, la atención y resolución de problemas presenta el menor índice de satisfacción, con 38 %, seguida por el costo del servicio, con 49 %.

Gráfico 4. *Satisfacción de los usuarios de plataformas, 2025*

[10] Instituto Peruano de Economía. (2026). *Impacto de las plataformas digitales en la economía peruana*, pp. 12.
[11] Instituto Peruano de Economía. (2026). *Impacto de las plataformas digitales en la economía peruana*, pp. 9.



Nota: El índice de satisfacción se calcula como la diferencia entre el porcentaje satisfecho y el porcentaje insatisfecho.
Fuente: Encuesta a usuarios - Entre 1 y 5, donde 1 es muy insatisfecho y 5 es muy satisfecho, ¿qué tan satisfecho está con las siguientes características de las plataformas de delivery? Elaboración IPE.

2.10. Los resultados no deben interpretarse como una medición directa del cumplimiento de obligaciones legales, pero sí muestran que la atención y resolución de problemas constituye el aspecto peor valorado del servicio de reparto. Ello sustenta la necesidad de exigir canales accesibles y permanentes para atender consultas, emergencias, reclamos y requerimientos de información. La ausencia de estándares sectoriales comunes expone a una misma persona a diferentes niveles de protección según la plataforma utilizada.

2.11. En 2024, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual publicó la versión actualizada de la guía comparativa *Checa tu taxi*, elaborada sobre información recopilada durante junio y julio de 2023 respecto de catorce aplicaciones que permitían solicitar servicios de movilidad en el Perú.[12]

2.12. La evaluación encontró que solo siete de las catorce aplicaciones solicitaban el récord del conductor. Asimismo, únicamente cuatro señalaban que el conductor y el vehículo debían contar con las credenciales necesarias para prestar el servicio de taxi autorizado. Respecto de los mecanismos de seguridad, ocho aplicaciones indicaban que contaban con un botón de emergencia.[13]

2.13. En materia de atención, once aplicaciones declaraban disponer de más de un canal de contacto, principalmente página web, teléfono y correo electrónico. La heterogeneidad de los requisitos y mecanismos encontrados evidencia que la verificación de conductores y vehículos, los canales de atención y las herramientas de respuesta ante emergencias dependían, en gran medida, de las políticas adoptadas voluntariamente por cada plataforma.[14]

2.14. Si bien esta evaluación se concentra en plataformas de movilidad de personas y recoge información correspondiente a 2023, sus resultados constituyen evidencia institucional de la falta de uniformidad existente antes de la aprobación de las obligaciones generales posteriores sobre el Libro de Reclamaciones. Por ello, resulta pertinente para sustentar la necesidad de establecer estándares sectoriales mínimos de verificación, trazabilidad, seguridad y atención.

2.15. Por otro lado, el documento de trabajo "*El Convenio 193 de la OIT y el trabajo en plataformas*", elaborado por Alejandra Dinegro para el Observatorio de Plataformas-Perú, advierte que el país no cuenta con estadísticas oficiales integrales sobre las personas que trabajan mediante plataformas digitales y que las estimaciones disponibles proceden principalmente de estudios

---

[12] Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (2024). *Checa tu taxi: comparativo de 14 aplicaciones que hacen posible solicitar un servicio de movilidad.* Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor. https://www.gob.pe/institucion/indecopi/informes-publicaciones/5191911-comparativo-checa-tu-taxi

[13] Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (2024). Checa tu taxi, sección "Conclusiones y recomendaciones".

[14] Idem.

privados o mediciones parciales. Esta limitación evidencia la necesidad de que las empresas proporcionen a las entidades competentes información estadística agregada y anonimizada que permita conocer la evolución de la actividad y formular políticas públicas.[15]

2.16. El alcance nacional de la propuesta también se justifica por la dimensión del transporte interprovincial. Según la SUTRAN, durante el año 2024 los servicios de transporte terrestre de personas de ámbito nacional movilizaron 96 405 120 pasajeros mediante 1 606 752 viajes realizados desde 327 terminales terrestres en los que operaban empresas de transporte autorizadas.[16]

2.17. La intermediación digital en el transporte de personas no se limita a los desplazamientos urbanos. El 25 de septiembre de 2026, FlixBus inició operaciones en el mercado peruano mediante una alianza con Pominpro, empresa peruana integrante del Grupo Polo, para prestar el servicio de transporte interprovincial en la ruta Lima-Trujillo, con parada en Chimbote.[17]

2.18. Este dato es relevante pues denota que la regulación no debe restringirse al taxi por aplicativo ni al transporte urbano. La norma debe ser aplicable a la intermediación digital de los servicios de transporte terrestre de personas en los ámbitos nacional, regional y provincial.

2.19. Finalmente, la evidencia examinada muestra que las plataformas digitales de movilidad y reparto son utilizadas masivamente por usuarios y prestadores y que existen diferencias relevantes entre las empresas respecto de sus mecanismos de verificación, seguridad y atención. Asimismo, evidencia la falta de un registro administrativo integral que permita conocer qué empresas operan en el país, quiénes son sus representantes, qué prestadores se encuentran vinculados a ellas y si estos cuentan con las autorizaciones y habilitaciones exigidas por la normativa sectorial.

2.20. En consecuencia, el problema público no radica en la utilización de tecnologías digitales para facilitar la contratación de servicios, sino en la ausencia de mecanismos sectoriales uniformes de identificación, verificación, trazabilidad, atención y colaboración con las autoridades, aplicables a las empresas que intermedian digitalmente servicios de transporte terrestre de personas y mercancías.

3. Objetivos generales y específicos

3.1. El objetivo general de la proposición legislativa es establecer un marco jurídico sectorial que regule el servicio de intermediación digital para el transporte terrestre de personas y mercancías, a fin de que se realice con legalidad, seguridad, calidad, trazabilidad y mecanismos efectivos de protección al usuario, conductores y terceros, respetando las competencias sectoriales y los derechos constitucionales.

3.2. Los objetivos específicos tienen que ver con:

a) Identificar a las empresas que prestan el servicio de intermediación digital en el país, los medios tecnológicos que utilizan, los servicios que intermedian y los ámbitos territoriales en los que operan.
b) Exigir que las empresas cuenten con un representante legal domiciliado verificable en el Perú para asegurar notificaciones, comparecencia, atención y cumplimiento.
c) Impedir que se habilite o mantenga activo a un afiliado que no cumpla los requisitos sectoriales aplicables a su modalidad y ámbito.

---

[15] Dinegro, A. (2026). *El Convenio 193 de la OIT y el trabajo en plataformas: una mirada a la realidad peruana y diez propuestas de medidas regulatorias para el debate* (pp. 10-11). Observatorio de Plataformas-Perú. https://opdperu.org/uploads/Convenio-193-OIT_Analisis-y-agenda-regulatoria-Peru.pdf

[16] https://www.gob.pe/institucion/sutran/noticias/1087273-sutran-mtc-transporte-terrestre-moviliz%C3%B3-mas-de-96-millones-de-pasajeros-a-nivel-nacional-en-2024

[17] https://rpp.pe/economia/economia/flixbus-llega-al-peru-la-plataforma-alemana-iniciara-su-primera-ruta-lima-chimbote-trujillo-y-gremio-cuestiona-su-modelo-de-operacion-noticia-1708603

d) Establecer canales permanentes y diferenciados para usuarios y autoridades, incluyendo alertas de emergencia, preservación urgente y trazabilidad de requerimientos.
e) Facilitar información estadística agregada y anonimizada para el diseño de políticas públicas, sin revelar comunicaciones privadas ni permitir la identificación indebida de personas.
f) Definir un régimen de supervisión, fiscalización y sanción compatible con la distribución de competencias y con los principios de legalidad, tipicidad, razonabilidad y debido procedimiento.

4. Fundamentación de la iniciativa

4.1. Idoneidad

El Tribunal Constitucional ha señalado que el examen de idoneidad exige, en primer lugar, identificar un fin de relevancia constitucional y, en segundo lugar, determinar si las medidas adoptadas son adecuadas para contribuir a dicho fin, lo que supone verificar la existencia de una relación de causalidad entre el medio empleado y el fin perseguido.[18]

La presente proposición legislativa persigue fines de relevancia constitucional, consistentes en proteger la vida, la integridad y la seguridad de los usuarios pasajeros, usuarios afiliados, usuarios solicitantes del servicio de transporte de mercancías y terceros; proteger los intereses de los consumidores y usuarios; y fortalecer la capacidad del Estado para cumplir sus funciones de supervisión y fiscalización. Estos fines se sustentan en los artículos 1, numeral 1 del artículo 2, 44 y 65 de la Constitución Política del Perú.

Asimismo, el artículo 3 de la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto. A su vez, el numeral 4.3 de su artículo 4 dispone que el Estado procura la protección de los intereses de los usuarios y el cuidado de la salud y seguridad de las personas

Como se ha expuesto en el planteamiento del problema, las empresas de intermediación digital cumplen un papel relevante en la facilitación del servicio, la identificación de los sujetos que intervienen y la conservación de información sobre las operaciones realizadas. Sin embargo, actualmente no existen mecanismos sectoriales uniformes que permitan identificar a todas las empresas que prestan este servicio, verificar el cumplimiento de las condiciones legales aplicables a los prestadores afiliados y atender oportunamente los requerimientos de las autoridades competentes.

La regulación propuesta **requiere una norma con rango de ley** porque establece obligaciones aplicables a empresas constituidas en el Perú y en el extranjero, condiciona la prestación del servicio de intermediación digital a la inscripción previa en el ReNEID, exige la designación de un representante legal domiciliado y establece deberes de verificación y colaboración e incorpora un régimen de infracciones, sanciones y medidas administrativas.

Asimismo, el literal d) del artículo 2 de la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, define el servicio complementario como la actividad que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y el tránsito terrestre, comprendiendo, entre otros, **los servicios previstos o que se creen por ley**. En ese sentido, corresponde que la intermediación digital para el transporte terrestre de personas y mercancías sea incorporada y regulada mediante una norma con rango de ley.

En consecuencia, las medidas propuestas guardan una relación directa con el problema público identificado, pues permiten identificar a las empresas de intermediación digital, verificar que los

[18] Tribunal Constitucional del Perú. (2006). *Sentencia recaída en el Expediente 00012-2006-PI/TC*, fundamento 32.

servicios ofrecidos mediante sus plataformas sean prestados por sujetos autorizados, conservar la trazabilidad de las operaciones y asegurar la atención oportuna de los usuarios y de las autoridades. Por ello, **resultan idóneas para contribuir a la seguridad, legalidad, formalidad y calidad del transporte terrestre de personas y mercancías intermediado digitalmente.**

4.2. Solución al problema

4.2.1. Objeto, finalidad y ámbito

Los artículos 1 al 3 establecen que la ley regula el servicio de intermediación digital para el transporte terrestre de personas y mercancías en los ámbitos nacional, regional y provincial. La finalidad combina seguridad, calidad, legalidad y trazabilidad con mecanismos eficaces de identificación, atención y respuesta. La aplicación es territorial y alcanza a empresas peruanas o extranjeras cuando el transporte se ejecuta total o parcialmente en el país.

4.2.2. Definiciones

El artículo 4 establece 6 definiciones: el servicio de intermediación digital para el transporte, la plataforma digital de intermediación, la empresa de intermediación digital, el usuario afiliado, el usuario pasajero y el usuario solicitante del servicio de transporte de mercancías.

La diferencia entre el servicio, la plataforma y la empresa evita confundir la actividad económica regulada con la infraestructura tecnológica mediante la cual se presta y con la persona jurídica responsable de su operación. El servicio de intermediación digital es calificado como un servicio complementario al transporte terrestre, de naturaleza económica, que facilita, organiza o gestiona el contacto, la contratación o la asignación del servicio de transporte.

4.2.3. Registro Nacional de Empresas de Intermediación Digital

El artículo 5 crea el único Registro Nacional de Empresas de Intermediación Digital para el Transporte de Personas y Mercancías, administrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El ReNEID comprende la información necesaria para identificar y supervisar a las empresas de intermediación digital, las plataformas mediante las cuales operan, las modalidades y ámbitos territoriales que intermedian, su representante legal domiciliado y canales de atención. La inscripción vigente en el ReNEID constituye un requisito previo para prestar el servicio de intermediación digital dentro del territorio nacional.

En esa línea el artículo 6, establece que cada empresa de intermediación digital a implementar y mantener actualizado un padrón electrónico de sus usuarios afiliados. Este padrón constituye un instrumento de identificación, verificación y trazabilidad de la empresa y no un segundo registro administrativo a cargo del Estado. La incorporación al padrón acredita la existencia de la relación de afiliación y la realización de las verificaciones exigidas a la empresa, pero no constituye un título habilitante ni sustituye, modifica o amplía las autorizaciones, habilitaciones, licencias, inscripciones o seguros otorgados o exigidos por las autoridades sectoriales competentes.

Asimismo, la empresa proporciona acceso a la información estrictamente necesaria al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a las demás autoridades competentes, mediante mecanismos de interoperabilidad o a través de los medios y formatos establecidos reglamentariamente.

Al respecto, la Dirección General de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales, del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos emitió el Informe Jurídico N.º 057-2025-DGAIPD, que en el numeral 26 señala que "El tratamiento de datos personales de los usuarios afiliados (personas naturales) que las empresas de intermediación digital deben remitir al MTC constituye una obligación legal que puede ampararse en los supuestos de excepción señalados en los numerales 1 y 13 del artículo 14 de la LPDP, puesto que ello va a permitir que el MTC realice la fiscalización sobre la obligación de verificación de los requisitos mínimos a cargo de las empresas de intermediación digital y, en caso corresponda, imponga una sanción administrativa"[19], por lo que lo establecido en la presente proposición legislativa tiene sustento legal.

4.2.4. Verificación previa

El artículo 7 establece las condiciones previas para que un usuario afiliado pueda ofrecer o prestar servicios mediante la plataforma digital de intermediación. La empresa de intermediación digital verifica su identidad y, según la modalidad de transporte y el rol que desempeña, comprueba la vigencia de las autorizaciones, habilitaciones vehiculares, licencias de conducir, inscripciones, seguros y demás requisitos exigidos por la normativa sectorial.

Una vez verificado el cumplimiento de los requisitos aplicables, la empresa incorpora al usuario afiliado a su padrón electrónico y permite que ofrezca o preste servicios mediante la plataforma digital de intermediación. Esta incorporación no constituye un título habilitante ni sustituye las autorizaciones, habilitaciones o inscripciones otorgadas por las autoridades competentes. El usuario afiliado mantiene la responsabilidad por el cumplimiento de las obligaciones sectoriales y por la ejecución material del servicio de transporte, sin perjuicio de la responsabilidad de la empresa de intermediación digital por el cumplimiento de las obligaciones que la presente ley le asigna.

4.2.5. Fiscalización Coordinada

El artículo 8 asigna al MTC a través de la SUTRAN la supervisión y fiscalización de las obligaciones de las empresas de intermediación. La fiscalización de conductores, vehículos y operaciones permanece en las autoridades competentes de acuerdo a los niveles de gobierno correspondientes.

Asimismo, es importante precisar que la SUTRAN actúa dentro de su ámbito legal ya que a la fecha es la entidad que fiscaliza a las entidades complementarias por lo que le corresponde en el marco de sus funciones fiscalizar a las empresas de intermediación digital; la ATU, los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales mantienen sus atribuciones.

De igual forma se incorpora que la Autoridad Nacional de Protección de Datos Personales supervisa, fiscaliza y sanciona el cumplimiento de las disposiciones sobre protección de datos personales por parte de las empresas de intermediación digital, conforme con la Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales, su reglamento y las demás normas aplicables. Ello conforme a la recomendación brindada por la Dirección General de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales, del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos en el Informe Jurídico N.º 057-2025-DGAIPD.

---

[19] El informe puede verse en https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/9915893/8091951-sobre-el-texto-sustitutorio-recaido-en-los-proyectos-de-ley-n-0842-2021-cr-n-7483-2023-cr-n-7981-2023-cr-y-n-9707-2024-cr-ley-que-regula-el-servicio-de-intermediacion-digital-para-el-transporte-de-personas.pdf?v=1778011431

4.2.6. Obligaciones de las empresas

El artículo 9 establece las obligaciones de calidad e idoneidad del servicio de intermediación digital, cumplimiento de términos, verificación, protección de datos, trazabilidad, remisión de información y colaboración con autoridades. La responsabilidad de la plataforma corresponde a su propia actividad y a las obligaciones que la ley le asigna.

Asimismo, el artículo incorpora un criterio de aplicación diferenciada que permite al reglamento adecuar las condiciones de cumplimiento de las obligaciones de las empresas según la modalidad y el ámbito del transporte intermediado, los riesgos asociados al servicio y las funciones que efectivamente ejercen. Esta diferenciación no exonera del cumplimiento de las obligaciones comunes establecidas en la ley, sino que permite adecuar su forma e intensidad a las características de cada servicio.

La verificación continua responde al carácter temporal y variable de las autorizaciones, habilitaciones vehiculares, licencias de conducir, inspecciones técnicas, seguros y demás requisitos sectoriales y es diferente a la verificación previa. Cuando la empresa detecta su vencimiento, suspensión o cancelación, o alguna inconsistencia que impide acreditar su cumplimiento, suspende al usuario afiliado para prestar servicios mediante la plataforma hasta que acredite su regularización. Esta actuación no constituye una sanción administrativa ni sustituye las competencias de las autoridades sectoriales. La potestad para autorizar, habilitar, fiscalizar y sancionar la prestación del servicio de transporte permanece exclusivamente en las entidades competentes.

La intermediación digital no comprende ni sustituye la ejecución material del transporte. En consecuencia, **las empresas de intermediación digital responden por el cumplimiento de las obligaciones vinculadas con su propia actividad.**

4.2.7. Representante domiciliado y atención

Los artículos 10 y 11 aseguran que la empresa cuente con un representante legal domiciliado en el país y establecen mecanismos que permiten identificar y localizar a la empresa de intermediación digital, asegurar la recepción de notificaciones y requerimientos y garantizar la existencia de canales permanentes para la atención de autoridades y usuarios.

La diferenciación de los canales responde a la naturaleza de las comunicaciones recibidas. El canal dirigido a las autoridades permite autenticar al remitente, dejar constancia de la recepción y asegurar la trazabilidad de los requerimientos. Por su parte, el canal destinado a los usuarios facilita la presentación y el seguimiento de consultas, comunicaciones y alertas de emergencia,

Finalmente, las alertas de emergencia generadas durante la prestación del servicio son comunicadas inmediatamente a la Policía Nacional del Perú. El reglamento establece los protocolos de autenticación, clasificación, contenido mínimo, trazabilidad y atención, de modo que la comunicación permita responder oportunamente a una situación que pueda comprometer la vida.

4.2.8. Información mínima diferenciada

El artículo 12 debe aplicarse según la naturaleza del servicio. En el traslado de usuarios, por ejemplo, resultan relevantes los datos del conductor, placa, vehículo, seguro, tarifa, tiempo estimado. En el transporte interprovincial adicionalmente son relevantes los datos de la empresa transportista, autorización, ruta, terminal, horario, condiciones del pasaje, equipaje, vehículo y canales de atención.

En el transporte de mercancías importan la identificación del transportista, vehículo y conductor; origen y destino; características declaradas de la carga; precio; condiciones de recepción, custodia y entrega; cobertura; restricciones; y trazabilidad. El reglamento puede precisar la presentación de estos datos sin reducir el estándar legal.

Debido a que la ley comprende distintas modalidades y ámbitos territoriales, la información se proporciona según corresponda a la naturaleza del servicio intermediado, lo cual debe precisarse en el reglamento de la Ley.

4.2.9. Suspensión y cancelación de afiliados

El artículo 13 regula la suspensión temporal y la cancelación del acceso a la plataforma. La publicación de términos y condiciones claros, accesibles y objetivos permite que los usuarios conozcan previamente las reglas aplicables y limita la adopción de decisiones arbitrarias

La suspensión procede cuando el usuario afiliado incumple o no puede acreditar los requisitos exigidos por la normativa sectorial. Esta medida complementa las obligaciones de verificación previstas en los artículos 7 y 9 y evita que se continúen ofreciendo servicios mediante la plataforma sin acreditar las autorizaciones, habilitaciones, licencias, seguros y demás condiciones aplicables. La suspensión no constituye una sanción administrativa ni modifica los títulos otorgados por las autoridades competentes.

La cancelación tiene carácter definitivo y procede cuando exista una sentencia firme por un delito doloso directamente relacionado con la prestación del servicio de transporte o cuando la evaluación interna, sustentada en elementos objetivos suficientes, determine la realización de una conducta grave contra la vida, la integridad o la seguridad de una persona. En este último supuesto, la empresa no determina responsabilidad penal, sino el incumplimiento de las condiciones necesarias para continuar utilizando la plataforma.

4.2.10. Infracciones, sanciones y bloqueo

Los artículos 14 y 15 regulan el régimen sancionador aplicable a las empresas de intermediación digital cumpliendo con los principios de legalidad y tipicidad. Asimismo, la ley contiene las conductas infractoras, así como, clasifica infracciones en leves, graves y muy graves y gradúa las sanciones atendiendo al daño o riesgo generado.

Cabe señalar que la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (LGTTT), establece en el literal d) de su artículo 2 la definición de los servicios complementarios:

> *d) Servicio complementario: 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.*

Asimismo, la LGTTT, establece en el numeral 24.7 del artículo 24 que los prestadores de los servicios complementarios son responsables del incumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que regulan la actividad para la cual son autorizados por la autoridad competente.

De igual forma, el numeral 25.1 del artículo 25 dispone que la tipificación de infracciones y la determinación de sanciones se establecen en los reglamentos nacionales respectivos. Esta disposición constituye la habilitación legal expresa para la tipificación reglamentaria, conforme al numeral 4 del artículo 248 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444.

Por otro lado, el bloqueo se reserva para la prestación del servicio sin autorización o inscripción, la continuación de actividades durante una suspensión o después de una cancelación firme, la intermediación de servicios de transporte ilegales o no autorizados y la comisión de una infracción muy grave que genere un riesgo grave para la vida, la integridad o la seguridad de las personas cuando las medidas menos restrictivas resulten insuficientes. La resolución que dispone el bloqueo debe precisar alcance, duración y condiciones de levantamiento.

Cabe precisar, que el bloqueo afecta el principio de neutralidad de red, por lo que la ley identifica expresamente los supuestos, la autoridad y las garantías.

4.2.11. Información para políticas públicas

El artículo 16 establece la obligación de entregar estadística agregada y anonimizada sobre cobertura, utilización, movilidad, operaciones de carga, incidentes, riesgos y reclamos. La información no puede incluir comunicaciones privadas ni permitir identificar directa o indirectamente a una persona. Los indicadores, periodicidad y formatos deben responder a necesidad pública acreditada y proteger secretos empresariales.

Su requerimiento se sujeta a los principios de finalidad, necesidad y proporcionalidad y debe limitarse a la información indispensable para el ejercicio de las competencias de la entidad solicitante.

La OCDE reconoce que la escasez de información impide evaluar adecuadamente la seguridad y otros efectos de las plataformas. Por ello, considera pertinente exigir reporte e intercambio de datos para adoptar decisiones regulatorias basadas en evidencia.[20]

De igual forma el Foro internacional de Transporte advierte que las obligaciones de entrega de información deben encontrarse vinculadas con finalidades públicas determinadas, limitarse a los datos estrictamente necesarios y evitar la recopilación de información personal cuando la función de supervisión pueda cumplirse mediante datos agregados o anonimizados. También destaca la necesidad de que las entidades responsables cuenten con capacidad institucional para recibir, procesar, verificar y utilizar la información requerida.[21]

4.2.12. Disposiciones Complementarias

Se ha establecido cinco Disposiciones Complementarias Finales y dos Transitorias: las finales aplican para la actualización del reglamento, la implementación del registro

---

[20] Deighton-Smith, R. (2021), "Regulating app-based mobility services", OECD Going Digital Toolkit Notes, No. 4, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/23564252-en

[21] International Transport Forum. (2023). *Regulating app-based mobility services in ASEAN* (International Transport Forum Policy Papers No. 112). OECD Publishing. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/regulating-app-based-mobility-services-asean.pdf

nacional de empresas de intermediación digital, la actualización del RNAT y del protocolo de atención de acoso sexual y la vigencia de la norma.

Respecto a la vigencia, se establece que la ley entra en vigencia a los noventa días calendario contados desde el día siguiente de su publicación. Se exceptúan la primera, segunda y tercera disposiciones complementarias finales, referidas a la reglamentación de la ley, la implementación del Registro Nacional de Empresas de Intermediación Digital para el Transporte de Personas y Mercancías y la actualización del régimen nacional del servicio de taxi, respectivamente, las cuales entran en vigencia al día siguiente de su publicación.

La Tercera Disposición Complementaria Final dispone la actualización del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, debido a que el marco nacional vigente reconoce al taxi como un servicio de transporte especial de ámbito provincial, pero no desarrolla integralmente sus modalidades, condiciones de acceso, permanencia y operación ni sus infracciones específicas. La actualización permitirá establecer criterios nacionales comunes e incorporar la contratación exclusiva mediante plataformas digitales, diferenciándola de la captación de pasajeros en la vía pública sin reducir las condiciones de seguridad. Sobre esta base, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao y las municipalidades provinciales adecuarán y complementarán sus normas en el ámbito de sus competencias, evitando regulaciones fragmentadas o contradictorias y otorgando mayor predictibilidad a transportistas, conductores, usuarios y autoridades.

Respecto a la primera disposición complementaria transitoria, esta otorga a las empresas que ya operan en el país un plazo de sesenta días calendario, contado desde la entrada en funcionamiento del ReNEID, para obtener su inscripción. Esta transición evita la interrupción inmediata de los servicios sin exonerar a las empresas del cumplimiento del nuevo régimen.

La segunda disposición complementaria transitoria establece un periodo de un año para la profesionalización de los conductores con licencia de la clase A categoría I que prestan servicios mediante plataformas digitales. Para su recategorización a la clase A categoría II-a, se reconoce la experiencia y el historial de conducción segura registrados en las plataformas como sustitutos del componente práctico del Programa de Formación de Conductores. Esta medida no exonera de la formación teórica ni de los exámenes médico, de reglas de tránsito y de habilidades en la conducción.

La medida cuenta con un antecedente comparado en la regulación chilena, puesto que en la Ley 21.553, se estableció en el artículo tercero transitorio que durante los primeros doce meses de vigencia, no sería exigible la licencia profesional a los conductores vinculados a las empresas de aplicaciones de transporte. Sin embargo, en la presente propuesta se ha considerado una transición parecida, pero incorpora un mecanismo de profesionalización que reconoce la experiencia previamente adquirida y mantiene las evaluaciones indispensables del sistema de licencias de conducir.[22]

El régimen transitorio busca evitar que la nueva regulación se convierta en una barrera inmediata para quienes ya desarrollan esta actividad, sin reducir las condiciones de seguridad. Este diseño concuerda con las recomendaciones del Foro Internacional de Transporte, que propone que la regulación de los servicios de movilidad basados en aplicaciones debe facilitar la innovación, evitar barreras innecesarias, adaptarse a las

[22] Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2023). *Ley 21.553, regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten* (artículo tercero de las disposiciones transitorias). https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1191380

características de los nuevos modelos de servicio y concentrarse en fallas de mercado claramente identificadas, sin desatender la seguridad ni la protección de los usuarios.[23]

5. Antecedentes legislativos, investigaciones y fuentes utilizadas

5.1. Leyes vigentes, proyectos y su estado

El antecedente de la proposición legislativa es el Proyecto de Ley 842/2021-CR y los textos acumulados que dieron lugar a propuestas para regular la intermediación digital del transporte de personas. El dictamen parlamentario desarrolló registros, obligaciones de información y medidas de supervisión. Durante su tramitación, el ámbito y contenido de la propuesta fueron objeto de sucesivas modificaciones.

La propuesta actual conserva la estructura útil de ese antecedente, **pero amplía el objeto a mercancías, incorpora todos los ámbitos territoriales y corrige los riesgos de duplicidad registral, concentración indebida de competencias y regulación centrada exclusivamente en el taxi**.[24]

En el trámite parlamentario fueron acumulados los proyectos 842/2021-CR, 7483/2023-CR, 7981/2023-CR y 9707/2024-CR. Como resultado de dicha acumulación, se formuló un texto sustitutorio denominado "Ley que regula el servicio de intermediación digital para el transporte de personas", el cual desarrolló disposiciones sobre registro, verificación de requisitos, información a los usuarios, atención de requerimientos y fiscalización de las empresas de intermediación digital.[25]

El 15 de mayo de 2025, el Pleno del Congreso aprobó en primera votación el referido texto sustitutorio, con 50 votos a favor, 19 en contra y 11 abstenciones. Posteriormente la Autógrafa fue observada por el ejecutivo.

La segunda Disposición Transitoria del reglamento del Congreso establece que las autógrafas regresan a calidad de proposición legislativa de oficio, por lo que ese es su estado actual

Sin embargo, se indicó que la presente proposición legislativa recoge sus principales aportes y complementa con una propuesta aplicable de ámbito nacional y a todas las modalidades de transporte, debido a que las plataformas digitales pueden intermediar no solo servicios urbanos de movilidad y entrega rápida, sino también servicios interprovinciales de pasajeros y operaciones de transporte de carga de alcance nacional.

Por otro lado, el ordenamiento jurídico peruano contiene disposiciones aplicables a determinadas dimensiones de la actividad digital:

- Decreto Legislativo 1623, Decreto Legislativo que modifica la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo respecto de la utilización en el país de servicios digitales y la importación de bienes intangibles a través de Internet, publicado el 4 de agosto de 2024.
- Ley 32495, Ley que modifica la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, para incluir a las plataformas digitales de comercio electrónico en la obligación de contar con el Libro de Reclamaciones, publicada el 11 de noviembre de 2025
- Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales; Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor; Ley 30096, Ley de Delitos Informáticos; y Ley 31814, Ley que

---

[23] ITF (2019), Regulating App-Based Mobility Services: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, No. 175, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/94d27a3a-en.

[24] *Expediente parlamentario del Proyecto de Ley 842/2021-CR*, https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/congreso/expediente/2021/842

[25] https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/aprueban-propuesta-que-regula-el-servicio-de-intermediacion-digital-para-el-transporte-de-personas/

promueve el uso de la inteligencia artificial en favor del desarrollo económico y social del país, reglamentada mediante el Decreto Supremo 115-2025-PCM.

5.2. Respecto a las referencias bibliográficas se tiene lo siguiente:

a) Instituto Peruano de Economía (IPE), *Impacto de las plataformas digitales en la economía peruana*, informe elaborado por encargo de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (ComexPerú), septiembre de 2026. https://ipe.org.pe/impacto-de-las-plataformas-digitales-en-la-economia-peruana/

b) Miguel Ferrer y Antonio Maudes Gutiérrez, "Un futuro para la economía colaborativa y los nuevos modelos de negocio en las plataformas digitales", *Cuadernos Económicos de ICE*, núm. 97, 2019, pp. 155-185, especialmente pp. 176-177 https://www.revistasice.com/index.php/CICE/article/view/6801

c) Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (2024). *Checa tu taxi: comparativo de 14 aplicaciones que hacen posible solicitar un servicio de movilidad.* Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor. https://www.gob.pe/institucion/indecopi/informes-publicaciones/5191911-comparativo-checa-tu-taxi

d) Dinegro, A. (2026). *El Convenio 193 de la OIT y el trabajo en plataformas: una mirada a la realidad peruana y diez propuestas de medidas regulatorias para el debate* (p. 11). Observatorio de Plataformas-Perú.

e) Dinegro Martínez, A., Cáceres Valle, C., y Alvarado Varas, S. (2026) Movilidad digital sin reglas: riesgos al consumidor y la urgencia de regular en el Perú. (Informe digital). Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios (ASPEC); Observatorio de Plataformas-Perú. https://opdperu.org/uploads/Informe-de-investigacion.-Movilidad-digital-sin-reglas-riesgos-al-consumidor-y-la-urgencia-de-regular-al-Peru-1.pdf

f) Deighton-Smith, R. (2021), "Regulating app-based mobility services", OECD Going Digital Toolkit Notes, No. 4, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/23564252-en

g) ITF (2019), Regulating App-Based Mobility Services: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, No. 175, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/94d27a3a-en .

h) International Transport Forum. (2023). *Regulating app-based mobility services in ASEAN* (International Transport Forum Policy Papers No. 112). OECD Publishing. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/regulating-app-based-mobility-services-asean.pdf

i) Redacción RPP. (2026, 22 de septiembre). FlixBus llega al Perú: la plataforma alemana empezará su primera ruta Lima-Chimbote-Trujillo y gremio cuestiona su modelo de operación. RPP Noticias. https://rpp.pe/economia/economia/flixbus-llega-al-peru-la-plataforma-alemana-iniciara-su-primera-ruta-lima-chimbote-trujillo-y-gremio-cuestiona-su-modelo-de-operacion-noticia-1708603

j) Tribunal Constitucional del Perú. (2006). *Sentencia recaída en el Expediente 00012-2006-PI/TC*, fundamento 32.

5.3. Legislación comparada

La regulación de los servicios de transporte intermediados mediante plataformas digitales presenta diferencias según la organización territorial, las competencias de las autoridades y las características del mercado de cada país. Algunos ordenamientos **incorporan a las plataformas dentro de las modalidades tradicionales de transporte**; **otros las reconocen como sujetos diferenciados y les imponen obligaciones de registro, verificación, información, seguridad y colaboración con las autoridades.** También existen modelos descentralizados, en los cuales la legislación nacional establece condiciones mínimas y las autoridades territoriales desarrollan la regulación aplicable.

Para la presente propuesta se han examinado experiencias tanto en América del norte y sur como en Europa, que se pueden revisar en el siguiente cuadro.

Cuadro N.° 1 Legislación comparada sobre intermediación digital en el transporte

País, Ley y su Link	Modelo regulatorio	Principales elementos	Estado actual de implementación
Chile – Ley 21.553 https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1191380	Regulación nacional específica de las empresas de aplicaciones de transporte de pasajeros.	Crea un registro de empresas, conductores y vehículos; exige constitución y domicilio en Chile, licencia profesional, seguros, monitoreo del viaje, mecanismos de emergencia y entrega de información a la autoridad.	La ley fue publicada en abril de 2023, pero su vigencia se encuentra diferida hasta treinta días después de la publicación de su reglamento.
Bolivia – Decreto Supremo 5199 y regulación de la ATT https://appdigitales.att.gob.bo/	Registro nacional de aplicaciones, complementado por regulación municipal	Crea el Registro Nacional de Aplicaciones Digitales para Transporte de Pasajeros a cargo de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes. Exige identificación, domicilio en Bolivia, representante legal, verificación de conductores y cumplimiento de la normativa municipal y de seguridad ciudadana.	El decreto fue reglamentado en 2024 y cuenta con una plataforma digital operativa para la inscripción de las aplicaciones.
Brasil – Ley 13.640 https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm	Legislación federal de condiciones mínimas,	Reconoce el transporte privado individual solicitado exclusivamente mediante aplicaciones. Establece condiciones mínimas sobre seguros, seguridad social, licencia de conducir, vehículo y antecedentes, y atribuye a los municipios y al Distrito Federal su regulación y fiscalización.	La ley se encuentra vigente y ha sido desarrollada por distintos municipios. São Paulo mantiene un sistema de acreditación de operadoras tecnológicas, control de conductores y vehículos y pago por el uso intensivo de la infraestructura vial.
Australia, Nueva Gales del Sur – *Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act 2016* https://legislation.nsw.gov.au/view/html/inforce/current/sl-2017-0424	Autorización del proveedor de reservas con regulación basada en riesgos	Exige autorización a quienes reciben y asignan reservas, incluidas las realizadas mediante aplicaciones o sitios web. Establece deberes de seguridad concurrentes, sistemas de gestión de riesgos, verificación de conductores y vehículos, conservación de registros, comunicación de incidentes y facultades de auditoría.	El sistema se encuentra operativo. Los proveedores de reservas deben obtener autorización del Comisionado de Transporte Punto a Punto y figuran en una base pública.
Estados Unidos, ciudad de Nueva York – Ley Local 149 de 2018 y reglas de la Comisión de Taxis y Limusinas https://www.nyc.gov/site/tlc/businesses/high-volume-for-hire-services.page	Licenciamiento especial de plataformas de alto volumen	Exige licencia a las empresas que asignan más de diez mil viajes diarios bajo una misma marca. Impone remisión periódica de información sobre viajes, solicitudes, pagos y servicios accesibles, además de estándares mínimos de remuneración y obligaciones de accesibilidad.	El régimen se encuentra operativo y es fiscalizado por la Comisión de Taxis y Limusinas. Las licencias tienen una vigencia de dos años y las plataformas presentan información periódica.
Francia – Código de Transportes https://www.legifrance.gouv.fr/cod	Regulación directa de la intermediación digital	Regula la intermediación electrónica en el transporte particular y colectivo de personas y en el transporte de mercancías. Establece verificación de	El régimen se encuentra vigente y cuenta con instrumentos operativos. Francia mantiene un registro electrónico de

País, Ley y su Link	Modelo regulatorio	Principales elementos	Estado actual de implementación
es/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000033737551/		autorizaciones, licencias y seguros; registros nacionales para determinados operadores; responsabilidad del intermediario y representante en Francia para operadores no establecidos en su territorio.	operadores de vehículos de transporte con conductor y un servicio oficial mediante el cual los usuarios y las plataformas pueden comprobar la vigencia de las tarjetas profesionales de los conductores.

La comparación muestra que los modelos con mayor grado de implementación combinan reglas legales esenciales con procedimientos administrativos operativos, herramientas electrónicas de registro y verificación y una distribución clara de competencias.

En ese sentido, la presente propuesta adopta un modelo gradual que registra a las empresas, mantiene en estas la administración del padrón de afiliados, preserva las competencias de las autoridades sectoriales y permite diferenciar las obligaciones según la modalidad, el ámbito y los riesgos del transporte intermediado.

6. Sectores comprendidos

6.1. La proposición legislativa comprende principalmente al sector Transportes y Comunicaciones y, por la naturaleza transversal de las obligaciones reguladas, involucra también a las entidades competentes en transformación digital, protección al consumidor, protección de datos personales, seguridad ciudadana y administración de justicia. Asimismo, comprende a las empresas de intermediación digital, los transportistas y conductores afiliados, los usuarios pasajeros, los solicitantes del transporte de mercancías.

6.2. La distribución de funciones prevista en la proposición legislativa no modifica las competencias para autorizar y fiscalizar la prestación material del servicio de transporte. El MTC y la SUTRAN actúan respecto de las obligaciones propias del servicio de intermediación digital; mientras que la ATU, los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales conservan sus atribuciones sobre los transportistas, conductores, vehículos y operaciones correspondientes a sus respectivos ámbitos territoriales y modalidades de transporte.

7. Normas que se modifican o derogan

La iniciativa crea un régimen especial para el servicio de intermediación digital para el transporte terrestre de personas y mercancías. No modifica ni deroga expresamente la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, ni el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo 017-2009-MTC.

La norma se incorpora al ordenamiento como una ley complementaria del marco general de transporte terrestre. En ese sentido, reconoce la intermediación digital como servicio complementario al transporte, de conformidad con el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, y establece obligaciones aplicables a las empresas que administran u operan las plataformas digitales mediante las cuales se intermedian dichos servicios.

Al ser una ley complementaria corresponde que el Poder Ejecutivo armonice su reglamento con los reglamentos nacionales. Dicha adecuación debe concentrarse en interoperabilidad, formatos de consulta, reglas de validación y coordinación interinstitucional. La reglamentación no puede alterar la distribución legal de competencias ni exceptuar requisitos sectoriales esenciales sin habilitación legal expresa.

8. Análisis costo-beneficio

8.1. De acuerdo con el problema público desarrollado en la presente Exposición de Motivos, el uso de plataformas digitales para intermediar servicios de transporte terrestre de personas y mercancías se ha expandido sin que exista un marco sectorial integral que permita identificar a las empresas que realizan esta actividad, conocer a sus representantes en el país y verificar que los transportistas, conductores y vehículos vinculados cumplan los requisitos establecidos en la normativa correspondiente.

8.2. En ese contexto, el proyecto de ley constituye un instrumento para integrar la intermediación digital al sistema de transporte terrestre, sin sustituir las autorizaciones, habilitaciones, licencias, inscripciones y seguros exigidos por la normativa sectorial. Para ello, establece la inscripción de las empresas en el Registro Nacional de Empresas de Intermediación Digital para el Transporte de Personas y Mercancías (ReNEID), la verificación de los requisitos de los usuarios afiliados, la conservación de la evidencia correspondiente, la designación de un representante legal domiciliado y la implementación de canales permanentes de atención.

Cuadro N.º 2 Análisis de beneficios y costos de los principales actores involucrados

Actor relevante	Beneficios (+) o costos y riesgos (-)
Usuarios pasajeros y solicitantes del transporte de mercancías	+ Mayor posibilidad de identificar a la empresa responsable de la intermediación y a su representante en el país. + Verificación previa de que los transportistas, conductores y vehículos cumplan los requisitos sectoriales aplicables. + Mayor trazabilidad del servicio y disponibilidad de canales de atención, reclamo y emergencia. + Mejores condiciones para exigir responsabilidades y obtener atención ante incidencias. -Incremento del tiempo de vinculación con determinados prestadores cuando sea necesario comprobar su documentación.
Transportistas, conductores y demás usuarios afiliados	+Diferenciación frente a prestadores que carecen de autorización, habilitación, licencia o seguro. + Mayor previsibilidad en los supuestos de suspensión y cancelación del acceso. – Suspensión temporal del acceso cuando los requisitos pierdan vigencia o no puedan ser acreditados.
Empresas de intermediación digital	+ Seguridad jurídica respecto de los requisitos para operar en el territorio nacional. + Reglas comunes para empresas domiciliadas y no domiciliadas. + Mayor confianza de usuarios, prestadores y autoridades. + Reducción de la competencia proveniente de operadores que no cumplen las obligaciones previstas en la ley. – Costos de inscripción, representación legal domiciliado, canales de atención, verificación, conservación de información, interoperabilidad y adecuación tecnológica. – Costos de actualización permanente del padrón electrónico de usuarios afiliados y de atención de requerimientos de las autoridades. – Posibles sanciones y medidas de bloqueo ante incumplimientos debidamente tipificados.
MTC, SUTRAN y autoridades sectoriales de transporte	+ Identificación de las empresas que operan en el país y de los servicios, modalidades y ámbitos territoriales que intermedian. + Mejor información para la supervisión, fiscalización y formulación de políticas públicas. + Mayor coordinación entre autoridades nacionales, regionales y locales. + Aprovechamiento de registros sectoriales existentes para verificar autorizaciones y habilitaciones. – Costos de implementación, mantenimiento y seguridad del ReNEID. – Necesidad de recursos técnicos y humanos para la fiscalización, interoperabilidad y atención de procedimientos administrativos.

Policía Nacional del Perú, Ministerio Público y Poder Judicial	+ Canales seguros y permanentes para remitir requerimientos y solicitar la preservación de información. + Mayor trazabilidad de los requerimientos y de las respuestas –Necesidad de implementar protocolos de autenticación, seguridad, priorización y coordinación interinstitucional.
Proveedores de acceso a internet	+Órdenes administrativas individualizadas, motivadas y técnicamente delimitadas. +Mayor previsibilidad respecto del alcance y duración de las medidas de bloqueo. – Costos operativos para ejecutar y levantar las medidas dentro de los plazos establecidos.

Los principales costos recaen sobre las empresas de intermediación digital, que deben adecuar sus estructuras operativas y tecnológicas, y sobre las entidades públicas encargadas de implementar el registro, la interoperabilidad y la fiscalización. También pueden presentarse costos indirectos para transportistas y usuarios si una parte de los costos de cumplimiento se traslada a las comisiones o tarifas.

Frente a estos costos, la propuesta genera beneficios vinculados con la seguridad de los usuarios, la identificación de las empresas, la verificación de los títulos habilitantes, la trazabilidad de los servicios, la atención efectiva de requerimientos y el fortalecimiento de la fiscalización. Asimismo, reduce la asimetría regulatoria entre empresas domiciliadas y no domiciliadas y evita la duplicación de registros públicos de transportistas y conductores.

En términos cualitativos, los beneficios esperados superan los costos identificados, debido a que las obligaciones se concentran en las empresas que organizan y controlan la infraestructura digital, mientras que se aprovechan los registros y competencias existentes.

9. Impacto ambiental

9.1. La iniciativa no autoriza infraestructura ni modifica estándares de emisiones, combustibles o evaluación ambiental. Por ello, no se identifica un impacto ambiental directo significativo.

Lima, octubre de 2026.

Luis Eliseo Quispe Candia
Diputado autor

Miguel Adaman Cornejo

Edwin Espinoza

Gloria Hirache Pizarro
Diputada

Nery Fernandez Nina
Vocero

Rossana Alayza

Jessico Benitez B

Fernando Garcia Aubry

Nora Llaque

Georgina Duarte