



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 1505/2016-CR que propone la Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas.

COMISIÓN DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y ORGANISMOS REGULADORES DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2018-2019

Señor Presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos, el Proyecto Ley 1505/2016-CR, que propone la "Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas", presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del Congresista Miguel Ángel Elías Ávalos.

La Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos, en su sesión ordinaria del 25 de setiembre de 2018, después del análisis y debate pertinente, acordó por unanimidad la aprobación del presente dictamen con cargo a redacción.

Votaron a favor los señores congresistas Alejandra Aramayo Gaona, Manuel Dammert Ego Aguirre, Modesto Figueroa Minaya, Gladys Andrade Salguero de Álvarez, Miguel Castro Grandez, Juan Carlos Gonzáles Ardiles, Luciana León Romero, Clayton Galván Vento, Octavio Salazar Miranda y Miguel Ángel Elías Ávalos.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1 Estado procesal del proyecto de ley

El Proyecto de Ley 1505/2016-CR fue presentado al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 8 de junio de 2017 y fue decretado el 13 de junio de 2017 a la Comisión de Transportes y Comunicaciones y a la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos como primera y segunda comisión dictaminadora, respectivamente.

1.2 Antecedentes legislativos

En el periodo parlamentario 2016-2021 existen tres proyectos de ley que proponen regular la misma materia. Se trata del proyecto de ley 2218/2017-CR que propone una

Ley que regula el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transporte especial-taxi, presentado por el congresista Roy Ventura Ángel; del proyecto de ley 2687/2017-CR que propone una Ley que crea y regula el registro virtual de transporte privado mediante plataformas tecnológicas, presentado por el congresista Octavio Salazar Miranda; y del proyecto de ley 3351/2018-CR que propone una Ley de regulación del servicio de taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos por dispositivos de internet móvil, de autoría del congresista Yonhy Lescano Ancieta.

Los dos primeros proyectos fueron decretados a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora y tienen dictamen favorable por mayoría aprobado en junio de 2018 que los acumula, incluyendo el proyecto materia de estudio en el presente dictamen. El último proyecto de ley fue decretado únicamente a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 14 de setiembre de 2018.

1.3 Opiniones solicitadas

Conforme a la materia el 14 de junio de 2017 se solicitó opinión a las siguientes entidades:

DESTINATARIO	DOCUMENTO
Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi	Oficio 1233-2016-2017-CODECO/CR
Ministerio de Justicia y Derechos Humanos	Oficio 1234-2016-2017-CODECO/CR
Presidencia del Consejo de Ministros.	Oficio 1235-2016-2017-CODECO/CR
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio 1236-2016-2017-CODECO/CR
Defensoría del Pueblo	Oficio 1237-2016-2017-CODECO/CR
Asociación de Consumidores y Usuarios del Perú – ASPEC	Oficio 1238-2016-2017-CODECO/CR
Cámara de Comercio de Lima	Oficio 1239-2016-2017-CODECO/CR
Hiperderecho (6 de julio de 2017)	Oficio 1365-2016-2017-CODECO/CR
OuiShare (6 de julio de 2017)	Oficio 1366-2016-2017-CODECO/CR

La Comisión ha recibido opiniones de las siguientes entidades:

Defensoría del Pueblo

Mediante Oficio N° 130-2018-DP/AMASPPI, de fecha 04 de mayo de 2018, la señora

Alicia Abanto Cabanillas, Adjunta al Defensor del Pueblo en Medio Ambiente, Servicios Públicos y Pueblos Indígenas (e), remite el Informe de Adjuntía N° 004-2018-DP/AMASPPI "Comentarios de la Defensoría del Pueblo al proyecto de ley 1505/2016-CR, Ley que crea y regula el servicio privado de transporte en plataformas tecnológicas".

El Informe concluye que el proyecto de ley tiene por objetivo regular la sub-especie del servicio de transporte público de taxi contratado por medio de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales, formulando un primer acercamiento a la problemática generada a partir del avance tecnológico, que ha generado una nueva modalidad del servicio de taxi.

Sin embargo, consideran necesario que dicho proyecto incorpore los aportes que puedan emitir las autoridades involucradas, así como la sociedad civil.

Desde la Defensoría del Pueblo están de acuerdo con la iniciativa legislativa, siempre que se incorporen las siguientes modificaciones:

1. Regular el "servicio especial de transporte público de taxi", en lugar del "servicio privado de transporte", por lo que se debe modificar la denominación del proyecto de ley, así como los artículos 1, 3, 4, 5, 6, 7 y 8.
2. Incluir:
 - 2.1. A la municipalidad provincial como autoridad competente en la materia.
 - 2.2. Un conjunto de disposiciones que establezcan los parámetros mínimos bajo los cuales cada municipalidad provincial puede autorizar la prestación del servicio de taxi usando plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales en sus localidades.
 - 2.3. La sujeción de los administrados a la autoridad administrativa de la municipalidad provincial (artículos 3 y 7).
3. Regular de manera independiente las características mínimas de la plataforma tecnológica o aplicación virtual y los requisitos necesarios para contar con la autorización de transporte a nivel de la municipalidad provincial.
4. Autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a reglamentar el proyecto de ley, incluyendo las infracciones y sanciones, de acuerdo con los parámetros establecidos en la Ley N° 27181.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Con Oficio 2088-2017-JUS/SG del 26 de julio de 2017, suscrito por la señora Karina Flores Gómez, Secretaria General del MINJUS, remiten copia del Informe N°140-2017-JUS/GA, con el cual se emite la opinión solicitada.

Concluyen entre otros aspectos en lo siguiente:

- La regulación planteada en el proyecto de ley no debe subsumirse con los tipos de servicio de taxi actualmente vigentes, mas sí, establecer una regulación de

control y requisitos a dichos vehículos atendiendo a la naturaleza de su modo de organización.

- Es necesario especificar cuál es la vinculación que tiene la operadora, a título de qué responderá y cómo se le cataloga dentro del modelo de servicio.
- Están de acuerdo con los requerimientos mínimos de la plataforma tecnológica excepto el que exige tener seguro vehicular, porque las operadoras no tienen flota de autos, sino los conductores. Se requiere modificar los literales i) y j) ya que son obligaciones del conductor más que de la operadora, la que podría tener un deber de vigilancia.
- Es necesario que uno de los requerimientos mínimos para realizar el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas sea contar con medidas de seguridad necesarias para la protección de datos personales, así como la inscripción de sus bancos de datos personales en el Registro Nacional de Protección de Datos Personales, de acuerdo a lo señalado en la Ley N°29733, Ley de Protección de Datos Personales y su Reglamento.
- Con relación al artículo 7, si bien resulta adecuado establecer responsabilidad entre el administrador de la plataforma y el conductor de la unidad, respecto a los perjuicios que se ocasionen al usuario, no corresponde que se confundan los requisitos tecnológicos bajo control del operador y aquellos requisitos de los vehículos y conductores, lo cual conlleva a que no exista sustento para que en esos casos se comparta responsabilidad.

COMEXPERU

Con Carta N° 081-2017/GG/COMEXPERU la señora Jessica Luna Cárdenas, Gerente General remite la opinión emitida de oficio por la Sociedad de Comercio Exterior del Perú. Señalan, entre otros argumentos, los siguientes:

1. De lo planteado en la exposición de motivos del proyecto de ley, vemos que el problema que se busca atender no está del todo bien delimitado, y en todo caso son varios los problemas que se mencionan como sustento de la regulación, como la protección del consumidor, seguridad de los pasajeros y la competencia desleal contra las empresas de transporte convencionales.
2. Desde el punto de vista del consumidor, encontramos que este tipo de servicio justamente ha generado atender una demanda insatisfecha de los consumidores, quienes encuentran en este tipo de servicio una alternativa más cómoda y económica al servicio de transporte convencional, lo cual explica el rápido crecimiento de compañías nacionales y extranjeras que prestan este tipo de servicio en el país en tan poco tiempo.

Asimismo, lo anterior ha conllevado a formalizar a un sector importante, debido a que todos los pagos realizados se efectúan a través del sistema financiero,

pudiéndose comprobar a través de las plataformas tecnológicas las transacciones realizadas, con las implicancias tributarias de cumplimiento y fiscalización que ello conlleva.

3. En cuanto a la seguridad, independientemente de los controles que las mismas empresas tecnológicas imponen a quienes quieran hacer uso de sus sistemas, el hecho de que las mismas plataformas tecnológicas generen mayor transparencia y visibilidad, además de los servicios de geolocalización brindados, hace que este tipo de servicios sea más seguro que el transporte convencional. Día a día vemos denuncias en las redes sociales, justamente porque el sistema permite total visibilidad e identificación de los actores y servicios efectuados lo que no sucede en el transporte convencional.
4. Respecto de la competencia desleal en el sector relacionado con el transporte convencional, el Indecopi ha declarado diversas denuncias interpuestas por no competir las empresas en el mismo rubro.
5. El principal problema a atender no es el desarrollo de las plataformas tecnológicas, sino el nivel de informalidad generalizado que existe en el mercado de transporte en el Perú, el cual ha sido superado por aquellos que prestan el servicio valiéndose de estas plataformas tecnológicas. Creemos que el marco legal del servicio de transporte convencional es el que realmente merece ser revisado en su integridad, pero dentro de un proceso serio y riguroso, que incluya a todos los actores involucrados.
6. En conclusión, vemos que la economía colaborativa es un claro ejemplo de autorregulación que no necesita de alguna regulación especial, toda vez que la misma se somete al marco legal vigente en diversos aspectos, como el tributario, de seguridad y de protección al consumidor.

Por lo expuesto, Comex Perú considera que el presente proyecto de ley no lograría el objetivo que se propone, por lo que opina por su no aprobación y posterior archivamiento.

Cámara de Comercio de Lima

Mediante Carta P/170.07/TIC de fecha 17 de julio de 2018, suscrito por el Primer Vicepresidente señor Héctor Raúl García Béjar, adjunta un documento elaborado por el Gremio Tecnologías de la Información y de las Telecomunicaciones, con los comentarios y sugerencias contrarios al proyecto de ley. Dicho documento, entre otros argumentos, refiere que: "El proyecto de ley atenta contra la denominada economía colaborativa (...) o de pares (la cual) hace referencia al uso compartido de bienes o la prestación de servicios entre consumidores a través de plataformas tecnológicas en internet. Esta nueva tendencia ofrece enormes ventajas y beneficios en el desarrollo de la economía mediante el fomento del nacimiento de emprendimientos innovadores... El Proyecto de Ley, tal como ha sido concebido, genera un precedente negativo para la

economía colaborativa, ya que impone cargas regulatorias adversas al emprendimiento de base tecnológica (...). El Proyecto de Ley impone cargas regulatorias a las actividades de intermediación (...) en la medida que las plataformas e intermediarios en internet no son prestadores de servicios de transporte de ningún tipo (...) Estas prestan únicamente el servicio de “conexión” entre proveedores (...) y consumidores (...) En ningún momento la plataforma presta el servicio final (...).”

Access Now

Con carta del 1 de setiembre de 2017 el señor Javier Pallero, Coordinador de Políticas Públicas para América Latina, remite de oficio la opinión de la institución que representa.

Señalan que la naturaleza de las plataformas de taxi, tal como ha sido confirmado en diversas ocasiones por el Indecopi, no es de prestadora del servicio de transporte. De esta manera se distingue de un lado a la plataforma que permite que el usuario pueda conseguir una oferta de transporte, y de otro lado un servicio de transporte en sí mismo. La plataforma de taxi funciona en este escenario como un intermediario entre el usuario y el conductor.

Teniendo estos dos servicios diferenciados cabe preguntarse si actualmente estos ya tienen una regulación vigente. En el caso del servicio de transporte, el mismo está reglado conforme a normas locales. Por otro lado, las plataformas de taxi estarían, como cualquier servicio brindado por una persona jurídica privada, reglamentadas bajo leyes generales.

Cada prestador de servicio responderá independientemente frente a la idoneidad del servicio que le corresponde.

Por lo expuesto, no se requiere elaborar una propuesta regulatoria, pues se estarían creando leyes adicionales cuando ya existen algunas definidas, entorpeciendo el libre desarrollo de estos servicios y el goce de los usuarios.

Asociación Civil Hiperderecho

Con carta del 5 de setiembre de 2017 el señor Miguel Morachimo Rodríguez, Director Ejecutivo remite la opinión solicitada.

Consideran desproporcionado imponer un estándar de responsabilidad objetiva solidaria para la Plataforma respecto de la prestación del servicio privado de transporte o de taxi prestado por el conductor del vehículo. El grado de responsabilidad de la Plataforma deberá limitarse en el plano civil y penal a su vinculación al hecho generador del daño o actividad punible. En el ámbito de la protección al consumidor, la Plataforma debería de responder exclusivamente por la idoneidad de la prestación de los servicios que comercializa y presta directamente como la coordinación y despacho de un conductor y un vehículo bajo las condiciones ofertadas.

Señalan que es importante tener en cuenta la experiencia comparada. Aunque estos servicios han sido objeto de numerosas investigaciones e iniciativas legislativas, en ningún país se ha establecido la responsabilidad objetiva solidaria para las Plataformas por la prestación del servicio privado de transporte que prestan los conductores a los pasajeros. En muchos sitios se les han impuesto obligaciones de registro, de cooperación con las autoridades, de empadronamiento de conductores, pago de contribuciones a fondos de asistencia ante accidentes o la contratación obligatoria de seguros. Sin embargo, en ninguna de las jurisdicciones revisadas se ha establecido una regla estricta de compartición de responsabilidad absoluta. Este dato en sí mismo es revelador y también debe de orientar el razonamiento de la Comisión.

Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual

Adjunto al Oficio N° 3356-2017-PCM/SG/SC de fecha 22 de setiembre de 2017, la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) remite la Carta N° 687-2017/PRE-INDECOPI del 10 de agosto de 2017, mediante la cual el señor Ivo Gagliuffi Piercechi, Presidente del Consejo Directivo del Indecopi, remite el Informe N° 133-2017/DPC-INDECOPI, emitido de manera conjunta por la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección al Consumidor, la Secretaría Técnica de la Comisión de Protección al Consumidor N° 2 y la Secretaría Técnica de la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal.

En el informe se formulan las siguientes conclusiones:

1. Previamente a establecer un marco normativo que regule el servicio de transporte prestado a través de las plataformas tecnológicas, es importante determinar cuál es la naturaleza jurídica de estos servicios (públicos o privados), considerando las disposiciones establecidas en nuestra Constitución Política, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre.
2. La propuesta normativa debe ser sometida a la evaluación del Ministerio, autoridad que ostenta competencias normativas en materia de transporte y tránsito, esto es en la medida que establecer el marco regulatorio de este servicio implica definir aspectos especialmente técnicos que son determinantes, como la clasificación del servicio, su naturaleza jurídica, las autoridades competentes para su fiscalización, entre otros.
3. Las disposiciones de la propuesta normativa deben uniformizar su redacción precisando si el servicio de transporte prestado a través de plataformas es público o privado, con la finalidad de evitar confusiones en su interpretación. En caso se determine que el servicio bajo análisis tiene naturaleza pública, consideramos beneficioso para los consumidores establecer por separado las obligaciones de cada uno de los agentes intervinientes en la relación de consumo. Del mismo modo, consideran útil para el consumidor y el Estado la creación de un registro público de entidades prestadoras de servicios informáticos a través de plataformas tecnológicas.

Presidencia del Consejo de Ministros

Conjuntamente con el Oficio N° 4408-2017-PCM/SG de fecha 18 de diciembre, la Presidencia del Consejo de Ministros remite el Informe N° 1875-2017-PCM/OGAJ, elaborado por la Dirección de la Oficina General de Asesoría Jurídica de la PCM y la Carta N° 687-2017/PRE-INDECOPI antes mencionada.

El Informe N° 1875-2017-PCM/OGAJ concluye que la Presidencia del Consejo de Ministros, en el marco de lo dispuesto en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, concordante con el Reglamento de Organización y Funciones de la Presidencia del Consejo de Ministros, aprobado por Decreto Supremo N° 022-2017-PCM no tiene competencia para emitir pronunciamiento sobre la materia que versa el proyecto de ley.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Mediante el Oficio N° 587-2017-MTC/01 del 12 de octubre de 2017, el señor Bruno Giuffra Monteverde, Ministro de Transportes y Comunicaciones, remite copia del Informe N° 542-2017-MTC/15.01 de la Dirección General de Transporte Terrestre del Despacho Viceministerial de Transportes y del Informe N° 3017-2017-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC, en los cuales se desarrolla la opinión solicitada.

El Informe de la Dirección General de Transporte Terrestre y el de la Oficina General de Asesoría Jurídica coinciden y señalan las siguientes conclusiones y recomendaciones:

1. Las operaciones de los denominados "App-Based Ride and Taxis Services" o "Commercial Transport APP-CTA" (en español serían los servicios de transporte o taxi vía aplicaciones), han sido motivo de diversos esquemas de regulación en la experiencia internacional.
2. La regulación nacional y local vigente no contiene un marco legal para este tipo de operaciones, pero sí un marco para la prestación del servicio de taxi, considerándolo como un transporte de carácter público.
3. Al respecto, consideramos que el enfoque que debe darse a la actividad que realizan las empresas que operan plataformas para contactar un servicio de taxi, es el de considerarlas como entidades de servicios complementarias al transporte, en los términos que las define el literal e) del artículo 2 de la Ley General de Transporte y Tránsito¹, de forma tal que su regulación se plasme, no en una norma con rango de ley, sino en un reglamento de carácter nacional a ser emitido por este sector.
4. Al considerarlas como entidades complementarias del servicio de taxi, éstas empresas deberían afiliar a prestadores del servicio de taxi que cumplan con el marco regulatorio general y local que ya se ha desarrollado en este informe, previsto en el RENAT y en la Ordenanza N°1684, para el caso de Lima Metropolitana.

AmCham Perú - Cámara de Comercio Americana del Perú

¹ "Artículo 2.- De las definiciones Para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por:
(...)

e) Servicio complementario: actividad debidamente autorizada por la autoridad competente, necesaria para la realización de las actividades relacionadas con el transporte y tránsito terrestre."

Con carta del 15 de noviembre de 2017 AMCHAM remite una opinión de oficio, suscrita por el señor Aldo Defilippi, Director Ejecutivo.

Expresan que el proyecto de ley desconoce el pronunciamiento emitido por la Comisión de Fiscalización de Competencia Desleal del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi), la cual ha evaluado casos de plataformas de economía colaborativa, concluyendo que, si una empresa se publicita en el mercado, a través de su sitio web y redes sociales, como una plataforma que se dedica a conectar usuarios conductores con usuarios pasajeros, ello no constituye una prestación del servicio de transporte y, por lo tanto, no se incurre en actos de competencia desleal contra las empresas tradicionales de taxis. Se aprecia que estas se dedican únicamente a la colocación de transporte, lo que no constituye una prestación del servicio de transporte, servicio final.

Por lo expuesto, consideran que la regulación de plataformas digitales no debe tener un impacto negativo que comprenda un obstáculo que impida el eficaz desenvolvimiento de actores en el mercado digital. Así pues, la formulación de la política que propone el proyecto de ley constituye un impedimento al pleno desarrollo de la economía colaborativa que dinamiza el mercado de servicios y productos de manera eficiente con punto de partida en las plataformas tecnológicas.

II. CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley 1505/2016-CR propone una "Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas".

La Exposición de Motivos de la iniciativa señala que a la fecha entidades administradoras de plataformas virtuales, tales como Uber, Easy Taxi, Taxibeat y Cabify no cuentan con un marco legal que regule este tipo de servicios, por lo que incluso sus comprobantes de pago virtuales no serían de utilidad para un usuario que debiera de rendir cuentas por su transporte. Esto sumado a las denuncias por algunos casos de mala calidad del servicio hace necesario que se establezca un marco legal. Es más, estos vehículos no pueden ser fiscalizados por la autoridad municipal de Lima pues son considerados vehículos privados, lo que además generaría una suerte de competencia desleal con las otras modalidades de servicios de taxi. Agrega que en México, Colombia y Chile ya se ha legislado este tipo de servicio.

Menciona que el servicio que prestan las unidades de transporte privado de pasajeros de las diversas plataformas (Uber, Easy Taxi, Taxibeat, Cabify u otro) no tiene ningún distintivo que identifique el servicio, menos un logotipo o señalización que lo distinga como taxi, salvo la información personal que recibe el usuario en móvil, existiendo incluso unidades que prestan servicio con lunas oscuras. Esto genera un riesgo para la seguridad de pasajeros, al manifestar incluso la entidad operadora del servicio ante

INDECOPI que ella no es responsable del servicio, en buena cuenta cualquier persona (incluso con documentos falsos) podría registrarse en línea en la aplicación y brindar el servicio sin la garantía necesaria.

Refiere que, de la legislación vigente y del procedimiento seguido por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi), se evidencia un vacío legal en las normas que regulan el servicio de transporte a través de aplicaciones virtuales, motivo por el cual es necesario legislar sobre el uso de este servicio.

Señala que en el Expediente N° 1501-2015/CC2, la Comisión de Protección al Consumidor N° 2 del INDECOPI, Sede Central, ha emitido la Resolución Final N° 10502016/CC2, respecto al caso de la denuncia de una ciudadana que se vio afectada por el servicio de una entidad operadora de una Plataformas Tecnología para el Servicio de Transporte, declarando fundada la denuncia interpuesta por la denunciante contra la empresa Easy Taxi Perú S.A.C., por infracción a los artículos 18° y 19° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, en la medida que el proveedor denunciado no implementó mecanismos de seguridad para que sus conductores no envíen mensajes de texto y/o realicen llamadas telefónicas a los pasajeros después de brindado el servicio de taxi; estableciendo que pague una multa ascendente a una (1) Unidad Impositiva Tributaria (UIT); y disponiendo la inscripción de Easy Taxi Perú S.A.C. en el Registro de Infracciones y Sanciones del INDECOPI.

Sobre esta denuncia (Expediente N° 15012015/CC2), en su momento la entidad administradora de esta plataforma virtual (Easy Taxi) señaló que *“el uso indebido de la aplicación por parte de los usuarios (es decir del taxista que accede a la aplicación y el usuario que requiere el servicio de taxi) no es responsabilidad de Easy Taxi”* precisando incluso que *“la empresa está exonerada de la responsabilidad por que el hecho determinante es de un tercero”*, lo cual significaría que ante un eventual acto delictivo de algún chofer de alguna unidad de taxi registrada en esta plataforma virtual la empresa no tendría responsabilidad alguna, no obstante ofertarse en todas estas entidad la calidad y seguridad de los viajes.

En resumen, el servicio de taxi vía plataforma virtual no está regulado por norma alguna en el Perú y requiere de una normatividad específica que garantice la confiabilidad del mismo, a través de la legalidad del servicio y de la transparencia del mismo. Plataformas, tales como Uber, Easy Taxi, Taxibeat y Cabify deberán estar registradas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, emitir comprobantes de pago que estén declarados ante la SUNAT y garantizar la idoneidad del servicio. Es preciso en este extremo fortalecer la presencia del INDECOPI.

La iniciativa legislativa plantea una fórmula legal de diez artículos. El artículo 1 define el objeto de la ley que es la de crear y regular el servicio privado de transporte de pasajeros ofrecido y administrado a través de entidades operadoras de plataformas tecnológicas.

El artículo 2 precisa qué se entiende por entidades operadoras de plataformas tecnológicas. El artículo 3 define la intermediación de las plataformas tecnológicas en el servicio de transporte privado y en qué consiste la oferta del servicio.

El artículo 4 desarrolla los requerimientos mínimos de la plataforma tecnológica. El artículo 5 crea el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas para el servicio de transporte de taxi ofrecido a través de las plataformas tecnológicas.

El artículo 6 establece la obligatoriedad de las entidades operadoras de plataformas tecnológicas de inscribirse en el Registro Nacional para poder operar en el país. El artículo 7 establece la corresponsabilidad (responsabilidad solidaria) entre el administrador de la plataforma virtual del servicio de transporte de taxi y el conductor de la unidad que presta el servicio de taxi.

El artículo 8 faculta al Indecopi para controlar y sancionar la calidad del servicio que prestan las plataformas tecnológicas. El artículo 9 otorga facultades sancionatorias al Ministerio de Transportes y Comunicaciones por incumplimiento a la ley.

El artículo 10 encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a tipificar las infracciones y le encarga establecer las sanciones por el incumplimiento a la norma.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y normas modificatorias.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.
- Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor.
- Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales y su Reglamento.
- Decreto Supremo 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

IV. ANÁLISIS DEL PROYECTO DE LEY

Servicio de taxi

De acuerdo al informe remitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones

(MTC) el servicio de taxi, según el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, es un servicio de naturaleza pública, en tanto se trata de un servicio de transporte prestado a un tercero a cambio de una retribución, y no una actividad destinada a satisfacer una necesidad propia de transporte sin retribución, que son los elementos característicos de un servicio privado.

Por tal motivo, como menciona la Defensoría del Pueblo en su informe, la materia a regular no es una actividad privada sino la prestación de un servicio de transporte público bajo la modalidad de taxi que se contrata a través de plataformas tecnológicas.

Para mayor precisión, la Defensoría señala que el servicio de transporte especial de personas es una modalidad del servicio de transporte público de personas, según lo define el artículo 3.63 del RENAT, por lo que en el presente dictamen se recoge este aporte para referirse al servicio especial de transporte público de taxi.

Asimismo, conforme lo señala el MTC, existe un marco legal para la prestación del servicio de taxi, considerándolo como un transporte de carácter público, el que está definido en el numeral 3.63.6 del Reglamento Nacional de Transporte Terrestre, en virtud de la competencia normativa que tiene el MTC y las definiciones de servicio de transporte y servicio complementario que desarrolla el artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Resulta de interés la definición de “servicio complementario”, el mismo que comprende la actividad debidamente autorizada por la autoridad competente, necesaria para la realización de las actividades relacionadas con el transporte y el tránsito terrestre. Si bien esta actividad no constituye transporte, es necesaria para la realización del transporte y el tránsito terrestre.

Es precisamente dentro de este contexto, que las empresas que intermedian en el servicio de taxi a través de plataformas tecnológicas sean reguladas y comprendidas como empresas que ofrecen servicio complementario.

Finalmente, cabe precisar que la regulación nacional y local vigente no contiene un marco normativo que regule este tipo de servicios, lo cual justifica la dación de una ley en esta materia.

Economía colaborativa

Según lo opinado por la Cámara de Comercio de Lima, la economía colaborativa permite la creación y el desarrollo de mercados virtuales, puntos de encuentro entre demanda y oferta, en los que cualquier persona pueda convertirse en un proveedor de

productos y servicios y donde la tecnología juega un papel trascendental para permitir usos más eficientes de los recursos. Consideran que cualquier intervención regulatoria sobre el fenómeno de las plataformas de economía colaborativa debe ser flexible y adaptable a tecnología en cambio constante.

Para COMEXPERU, la economía colaborativa o compartida implica un sistema que conecta oferta con demanda para intercambiar y compartir bienes y servicios a través de plataformas electrónicas, en diversos y muy disímiles campos, como vestido, transporte, alojamiento, alimentación, entre otros.

Según la opinión de la Cámara de Comercio Americana del Perú (AMCHAM) las plataformas de economía colaborativa crean mercados que facilitan las transacciones entre un gran número de compradores y vendedores que frecuentemente son individuos o entidades pequeñas. La economía colaborativa se caracteriza por: basarse en la economía de mercado, generar un gran impacto en el capital, permitir la configuración de redes descentralizadas de personas, en lugar de instituciones y jerarquías centralizadas, no existir una línea clara entre lo personal y lo profesional, ni entre empleados a tiempo completo y los trabajadores casuales e independientes, que realizan actividades por diversión. Para la AMCHAM las plataformas tecnológicas prestan únicamente el servicio de "conexión" entre proveedores (conductores privados) y consumidores (usuarios privados que desean contratar con un conductor privado). En ningún momento la plataforma presta el "servicio de transporte".

Sobre el particular, corresponde señalar que si bien los conductores y los usuarios son privados, es decir personas naturales, el servicio que se obtiene a través de las plataformas tecnológicas es un servicio público de transporte a través del taxi, que tiene una contraprestación económica que la comparten el conductor y la empresa que administra la plataforma tecnológica. Es más, el precio no es fijado por el conductor sino por la empresa administradora de la plataforma tecnológica que también fija el margen de ganancia del conductor y, además, en algunos casos, intermedia financieramente pues se hacen pagos del servicio empleando tarjeta de crédito. Por tal motivo, nos encontramos ante un negocio lucrativo, en el que la empresa que administra la plataforma tecnológica interviene en distintos procesos de la prestación del servicio y no presta única y exclusivamente el servicio de "conexión".

De manera general las empresas asumen responsabilidad por los productos y servicios que ofrecen y responden por la calidad de los mismos. No existe la irresponsabilidad empresarial, en la que se brinda un servicio sin importar los resultados del mismo.

El cliente que contrata un taxi a través de los aplicaciones está dispuesto a pagar más

de lo que le cobraría un taxi que lo encuentra en la vía pública, y lo hace principalmente por los siguientes motivos: tiene la percepción de tener mayor seguridad; tiene mayor comodidad, pues lo recogen en su domicilio u otro lugar que indique, es decir no tiene que esperar en la calle exponiéndose al peligro generado por la inseguridad, además los vehículos son particulares y no tienen mucha antigüedad; y puede programar su tiempo, puesto que puede solicitar el taxi en cualquier momento, siendo predecible el tiempo que demora su recojo.

De todos los beneficios, el que tiene mayor incidencia en la decisión de consumo, el más importante es la seguridad; sin embargo, la Policía Nacional del Perú tiene registradas 33 denuncias de usuarios de taxi que utilizaron el servicio a través de aplicativos informáticos en el período 2015 y agosto de 2017 y 27 denuncias de taxistas agraviados en el mismo período. Estas denuncias sugieren que tanto los usuarios como los conductores pueden ser afectados durante la prestación del servicio público de transporte a través del taxi.

A continuación, un cuadro con el detalle de las denuncias antes mencionadas:

Denuncias de Usuarios Agraviados	Sector Policial
02 denuncias	Centro 2
01 denuncia	Sur 1
06 denuncia	Norte 3
01 denuncia	Oeste
10 denuncias	Centro 1
03 denuncia	Centro 2
07 denuncias	Sur 1
02 denuncias	Centro 2
01 denuncia	Sur 1
33 DENUNCIAS	TOTAL

Fuente: Ministerio del Interior

Actualmente, los conductores se registran sin establecerse ningún filtro, pueden ser propietarios o no de los vehículos que conducen y no necesariamente el usuario tiene la certeza de quien conduce el vehículo está inscrito en la empresa administradora de la plataforma tecnológica, tampoco tiene las garantías que el conductor sea una persona sin antecedentes u otros motivos que lo puedan descalificar.

Como ya se mencionó anteriormente, el artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre define lo que es el "servicio complementario", el mismo que concuerda con el servicio que se ofrece a través de las plataformas tecnológicas, que es una actividad que no constituye transporte pero si es necesaria para la realización del transporte. Es por ello que el MTC concluye en su informe que las

operaciones de los denominados “App-Based Ride and Taxi Services” o “Commercial Transport APP-CTA”, que en español serían los servicios de transporte o taxi vía aplicaciones, ha sido motivo de diversa regulación en la experiencia internacional.

Como ejemplo, según lo informado por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, en Colombia mediante Decreto 1079 de 2015, se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, por el cual se establece la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básicos y de lujo, en que se debe cumplir las especificaciones y características establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte. Asimismo, indica en su Parágrafo 4 que “las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas, para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, deben obtener la habilitación del Ministerio de Transporte. Para ello demostrarán el cumplimiento de las condiciones de servicio que establezca el Ministerio de Transporte, como la posibilidad de calificar al conductor y al usuario, identificar al vehículo que prestará el servicio e individualizar el conductor”.

Por otro lado, en países de la región, tales como Uruguay y Chile se han presentado iniciativas legislativas para regular la prestación del servicio de transporte mediante plataformas informáticas, estableciéndose requisitos específicos para, por ejemplo, filtrar o seleccionar a los conductores.

A nivel de la Comunidad Europea, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TUE) expidió la sentencia de fecha 20 de diciembre de 2017, en el marco de un litigio entre la Asociación Profesional Élite Taxi, una asociación profesional de taxistas de la ciudad de Barcelona y Uber Systems Spain, S.L., sociedad vinculada a Uber Technologies Inc.

La precitada sentencia del Tribunal Europeo considera y declara lo siguiente:

“(…)

48 *En consecuencia, procede responder las cuestiones prejudiciales primera y segunda que el artículo 56 TFUE, en relación con el artículo 58 TFUE, apartado 1, el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123 y el artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34, al que remite el artículo 2, letra a), de la Directiva 2000/31, deben interpretarse en el sentido de que ha de considerarse que un servicio de intermediación, como el del litigio principal, que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está*

indisociablemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de <<servicio en el ámbito de los transportes>>, a efectos del artículo 58 TFUE, apartado 1. En consecuencia, un servicio de esta índole está excluido del ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31.

(...)

En virtud de lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara:

(...)

deben interpretarse en el sentido de que ha de considerarse que un servicio de intermediación, como el del litigio principal, que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisociablemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes», a efectos del artículo 58 TFUE, apartado 1. En consecuencia, un servicio de esta índole está excluido del ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31.»

En consecuencia, se trata de un pronunciamiento trascendental porque desvirtúa el modelo original de Uber, denominado UberPop, consistente en que unos conductores particulares operan el servicio de transporte urbano con sus vehículos a través de una aplicación, en el marco de la llamada economía colaborativa, en el que dicha firma actúa como intermediario digital.

Por los argumentos expuestos, se encuentra justificada la regulación en el Perú a las empresas que intermedian en el servicio de taxi a través de plataformas tecnológicas, máxime si se trata de un servicio público.

Opiniones institucionales

Sobre la base de las opiniones institucionales recibidas y tomando en cuenta su contenido se analiza cada uno de los artículos propuestos en la iniciativa legislativa.

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto crear y regular el servicio privado de transporte de pasajeros ofrecido y administrado a través de entidades operadoras de plataformas tecnológicas, con el fin de asegurar la legalidad del servicio, promover la mejora y calidad del mismo e identificar las corresponsabilidades entre el operador de la

plataforma y los usuarios del servicio.

De manera general las opiniones observan dos aspectos de este artículo. Primero, el considerar el servicio de taxi como uno de carácter privado. Este es incongruente con el tratamiento desarrollado en la legislación vigente sobre el servicio de taxi, pues el RENAT (Reglamento Nacional de Administración de Transporte) lo considera como un servicio de naturaleza pública, en tanto se trata de un servicio de transporte prestado a un tercero a cambio de una retribución, y no una actividad destinada a satisfacer una necesidad propia de transporte sin retribución, que son los elementos característicos de un servicio privado.

Por otra parte, el servicio de transporte especial de personas es una modalidad de servicio de transporte público de personas, prestado sin continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad. Por ello, el objeto del proyecto de ley no es una actividad privada sino la prestación de un servicio de transporte público bajo la modalidad de taxi que se contrata a través de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales.

Tomando en cuenta lo expuesto no se considera en el texto de la fórmula legal el concepto de servicio privado de transporte.

Segundo, otro aspecto observado es que hace referencia a identificar las corresponsabilidades entre el operador de la plataforma y los usuarios del servicio. Se entiende que lo que se busca es establecer la responsabilidad solidaria, la misma que se aplicaría entre el operador de la plataforma tecnológica y el prestador del servicio de taxi, no con los usuarios del servicio, tal como se indica.

En esta modalidad de servicio de transporte se distingue por un lado a la plataforma que permite que el usuario pueda conseguir una oferta de transporte, y de otro lado un servicio de transporte en sí mismo. En este sentido, cada prestador de servicio debe responder independientemente frente a la idoneidad del servicio que le corresponde. De acuerdo a las opiniones en ninguna de las jurisdicciones revisadas se ha establecido una regla estricta de compartición de responsabilidad absoluta. Además, en el artículo 7 del proyecto de ley se establece la responsabilidad solidaria entre el administrador de la plataforma virtual del servicio de transporte de taxi y el conductor del vehículo que presta el servicio de taxi en el cumplimiento de lo establecido en los artículos 4 y 6 referidos a los requerimientos mínimos de la plataforma tecnológica y la obligatoriedad de las entidades operadoras de plataformas tecnológicas de inscribirse en el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Por estas razones, es pertinente retirar del artículo 1 la corresponsabilidad entre el operador de la plataforma y los usuarios del servicio.

Artículo 2. De las entidades operadoras de plataformas tecnológicas

Para los efectos de la presente ley, se entenderá por entidades operadoras de plataformas tecnológicas, a las entidades que intermedian para el servicio de transporte de pasajeros, ejerciendo la función de administrador o que proporcionen cualquier sistema, aplicación, tecnología o mecanismo, de carácter informático, que permita acceder a un servicio de transporte remunerado de pasajeros prestando el servicio de taxi y cuyo pago puede ser de forma electrónica.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones considera que las empresas que intermedian en el servicio de taxi a través de plataformas tecnológicas, deben ser reguladas por una norma que no tenga rango de ley, sino de un reglamento de carácter nacional emitido por ese sector.

Este artículo al hacer referencia a un servicio de transporte remunerado confirma que se trata de un servicio de transporte público. Además, resulta inconveniente el uso del término "remunerado" por su alusión a derechos de carácter laboral por lo que el MTC sugiere el uso de los términos "retribución" o "contraprestación", lo que se recoge en el dictamen.

El MTC también considera que el enfoque que debe darse a la actividad que realizan las empresas que operan plataformas tecnológicas para contactar un servicio de taxi, es el de considerarlas como entidades de servicios complementarias al transporte, en los términos en los que la define el literal e) del artículo 2 de la Ley General de Transporte y Tránsito, esto es una actividad debidamente autorizada por la autoridad competente, necesaria para la realización de las actividades relacionadas con el transporte y tránsito terrestre. En este marco, tales empresas deberían ser reguladas a través de un reglamento de carácter nacional.

En su rol de entidades complementarias del servicio de taxi, estas empresas deberían afiliar a prestadores del servicio de taxi que cumplan con el marco regulatorio general y local, previsto en el RENAT y en la Ordenanza N° 1684, para el caso de Lima Metropolitana. Esta precisión ha sido incorporada en el dictamen.

Por ejemplo, en el caso de Lima Metropolitana, estas entidades complementarias podrían afiliar o registrar en sus plataformas a taxistas independientes y a empresas registradas como "Taxi Estación" o como "Taxi Remisse", debidamente autorizadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima.

El MTC también señala que ni el artículo 2 ni ningún otro artículo del Proyecto detallan qué se debe entender por la “función de administrador” de las plataformas tecnológicas, por ello se prefiere incorporar en el texto legal del dictamen la expresión “empresa administradora”, que se comprende de manera general.

Artículo 3. De la intermediación de las plataformas tecnológicas en el servicio de transporte privado

La intermediación constituye la oferta del servicio de transporte privado basado en la utilización de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales, diseñadas para interactuar entre personas naturales que presten un servicio de transporte privado con usuarios del servicio que deseen a título propio contratar el servicio de transporte privado y cuyo pago puede ser en efectivo o de forma electrónica.

La oferta del servicio privado de transportes a través de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales, no exime al operador del servicio de las responsabilidades y obligaciones establecidas en el Código de Protección y Defensa del Consumidor, ni del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ni de las que se deriven en materia civil o penal producto del servicio.

Se descarta cualquier mención a transporte privado del texto del dictamen por los argumentos expuestos en el artículo 1.

El MTC considera que se debe excluir las referencias a la forma de pago del servicio de taxi en ejercicio de la libertad contractual, con lo que se coincide. Además, sugieren eliminar el segundo párrafo de este artículo por ser redundante sobre la aplicación del marco normativo en materia de protección al consumidor, transporte, civil y penal. La obligatoriedad y las responsabilidades que se derivan de las normas legales sobre dichas materias radican en su propia naturaleza de disposiciones legales sin que sea necesario que sean expresamente señalados. Para efectos del dictamen este párrafo no es eliminado sino modificado.

El informe de la Defensoría del Pueblo considera que la redacción debe ser más amplia, recomendando que el último párrafo del artículo 3 establezca que el operador se encuentra sujeto a las responsabilidades administrativas, civiles y penales que pudieran corresponder en caso de incumplimiento de sus obligaciones. Asimismo, recuerda que otras autoridades competentes como las municipalidades provinciales tienen facultad normativa para emitir ordenanzas que regulen el servicio de taxi dentro de sus respectivas jurisdicciones. Estos aportes se recogen y se incorporan en el texto del artículo 3.

Indecopi considera en su informe que -en el marco de una relación de consumo- resulta

beneficioso que el legislador identifique a todos los agentes que participan en una transacción comercial regulada; con ello, un usuario de transporte estará en la capacidad de diferenciar qué servicios contrata con cada uno de los intervinientes y podrá exigir el cumplimiento de las obligaciones y derechos que le asisten como consumidores respecto de cada uno de ellos. Se coincide con esta opinión y se identifica a los agentes que participan en la prestación del servicio público de transporte en el artículo 4 del dictamen.

El Ministerio de Justicia y Derechos Humanos señala en su opinión que si bien el artículo 3 establece que al operador de la plataforma tecnológica o aplicaciones virtuales se le aplica las responsabilidades y obligaciones establecidas en el Código de Protección y Defensa del Consumidor y aquellos establecidos por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, dicho artículo es genérico por lo que es necesario especificar cuál es la vinculación que tiene la operadora, a título de qué responderá, cómo se le cataloga dentro del servicio, y a qué grado. Sobre este particular, algunas de estas consideraciones se incluyen en el dictamen.

Artículo 4. Del requerimiento mínimo de la plataforma tecnológica

Las entidades operadoras de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales que presenten el servicio de transporte privado de pasajeros, se constituyen en persona jurídica y deben contar en sus aplicaciones y en el vehículo con las siguientes exigencias como mínimo:

- a) *Permitir al pasajero conocer el vehículo (placa, color, modelo y año) e identificar claramente al conductor del mismo (número de documento de identidad, licencia de conducir y fotografía).*
- b) *Los conductores de vehículos deberán contar con la licencia respectiva. El operador de la plataforma tecnológica garantizará ello.*
- c) *Permitir que el pasajero conozca la ruta por la que el conductor se desplaza o desplazará desde el inicio y hasta el destino final.*
- d) *Tener seguro vehicular.*
- e) *Informar sobre los términos y usos de la aplicación.*
- f) *Contar con un mecanismo para determinar la tarifa.*
- g) *Contar con tecnologías de geolocalización.*
- h) *Deberá contar con un libro de reclamaciones virtual.*
- i) *Los vehículos deberán contar con revisión técnica vigente conforme lo dispuesto por el Reglamento Nacional De Inspecciones Técnicas Vehiculares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y tener el confort y seguridad necesario para trasladar al pasajero.*
- j) *Los vehículos no podrán recoger pasajeros en la vía pública con los que no han concertado previamente el servicio virtual de transporte.*

k) Se deberá entregar al usuario del servicio el comprobante de pago del mismo emitido por el operador de la plataforma tecnológica.

l) Otras que determine el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Las entidades operadoras de plataformas tecnológicas deberán de contar por lo menos con una oficina administrativa en el país y, asimismo, contar con una central telefónica de atención al usuario las 24 horas del día, así como tener personería jurídica y ser contribuyente del Estado.

La Defensoría del Pueblo señala que el artículo 4 del proyecto de ley regula las exigencias mínimas de las plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales (literales a, c, e, f, h), pero a la vez incluye requisitos mínimos del vehículo (literales d, g, i), del conductor (literal b), de la empresa (último párrafo) y otras obligaciones relacionadas con la sub-especie de servicio de transporte en taxi que plantea regular (literales j, k, l), por lo que consideran que es conveniente que se regule por separado lo siguiente:

- Las características mínimas de la plataforma tecnológica o aplicación virtual, que deberá registrarse ante el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y que será de responsabilidad de la empresa dedicada a esta sub-especie de servicio de transporte en taxi.
- Los requisitos para contar con la autorización de transporte, a nivel de la municipalidad provincial.

No obstante, el proyecto de ley debería establecer únicamente parámetros generales, que serán desarrollados reglamentariamente por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las municipalidades provinciales.

Esta opinión se toma en cuenta para ordenar la redacción del artículo 4.

El Indecopi opina que es adecuado que los requisitos sean expresamente regulados como "requisitos mínimos", en tanto constituyen una base exigible que además puede ser mejorada, estableciendo obligaciones orientadas a garantizar la seguridad de los usuarios de este servicio (datos de identificación del vehículo y el conductor, información sobre la ruta, entre otros).

Respecto a la prohibición indicada en el literal j) referida a que "los vehículos no podrán recoger pasajeros en la vía pública con los que no han concertado previamente el servicio virtual de transporte", consideran que ello conllevaría a una restricción a quienes presten el servicio de taxi a través de plataformas tecnológicas, en tanto no podrían brindarlo adicionalmente a cualquier pasajero que solicitara también sus servicios en la calle. Se concuerda con este aporte y se retira el literal j) en el texto del dictamen.

Con relación a la obligación de contar con libro de reclamaciones establecida en literal h), precisan que el artículo 2-A del Decreto Supremo N°011-2011-PCM, Reglamento del Libro de Reclamaciones, establece que los proveedores que desarrollen actividades de transporte de pasajeros deberán habilitar un número telefónico y cualquier otro medio alternativo que permita el ingreso y registro de quejas y reclamos a distancia (correo electrónico, página web, mensaje de texto, etc.), sin perjuicio de la obligación de implementar un Libro de Reclamaciones en sus establecimientos comerciales abiertos al público.

Si bien no es exigible que cada unidad de transporte público cuente con un Libro de Reclamaciones de naturaleza física o virtual, sí están obligados a difundir de manera visible -dentro de cada unidad de transporte- el número telefónico al que se hace referencia en el párrafo anterior, así como el medio alternativo elegido para la recepción de quejas y reclamos. Por estas razones se retira este requisito del texto del dictamen.

Agrega que resulta pertinente precisar que, aunque la sumilla del artículo 4 del proyecto de ley indique que se trata de requerimientos para plataforma tecnológica, de su revisión se advierte que algunas de las obligaciones consignadas también alcanzan a los conductores y vehículos prestadores del servicio de transporte.

El Indecopi también señala que resulta necesario delimitar con claridad las obligaciones y derechos de cada uno de los agentes que intervienen en la prestación del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas; por ello proponen que el contenido de este artículo -las obligaciones o requisitos de los agentes- se divida en dos, separando aquellos que sean de cargo de la administradores de la plataforma, de aquellos que correspondan a los conductores que prestan el servicio. Se acepta este aporte para ordenar las disposiciones, según se trate del agente que interviene en la prestación del servicio.

Por su parte, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones sugiere rectificar la indicación de que el servicio es un transporte de carácter privado, revisar la exigencia de que las operadoras de plataformas tecnológicas se constituyan como personas jurídicas y precisar las razones por las que una persona natural no podría ser admitida como tal, separar las exigencias que corresponden a los vehículos de las que corresponden a las plataformas tecnológicas. En cuanto a la regulación sobre la calidad de contribuyentes que les corresponde a los operadores de plataformas tecnológicas, sugieren hacer remisión a la aplicación de las disposiciones legales en materia tributaria, sobre la base de las cuales se determinará el régimen de tributación que corresponde a las operadoras de las plataformas tecnológicas y a los prestadores del servicio de taxi.

El Ministerio de Justicia y Derechos Humanos manifiesta su conformidad con los requerimientos mínimos de la plataforma tecnológica, excepto con el que exige contar con un seguro vehicular, porque los operadores no tienen flota de autos, sino los conductores. De igual forma, se requiere modificar los literales i) y j) ya que no son obligaciones del conductor más que de la operadora, la que podría tener un deber de vigilancia.

Agrega que es necesario que uno de los requisitos mínimos para prestar el servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas sea contar con las medidas de seguridad necesarias para la protección de datos personales, así como la inscripción de sus bancos de datos personales en el Registro Nacional de Protección de Datos, de acuerdo a lo señalado en la Ley N° 29733, Ley de Protección de Datos Personales y su Reglamento.

Esta opinión se recoge en el texto del dictamen.

Artículo 5. Del Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas para el servicio de transporte privado.

Crease el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas para el Servicio de Transporte Privado, el mismo que estará a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Este registro deberá incluir a todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas para interactuar en el servicio de transporte privado.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establecerá los requisitos administrativos para el registro de las entidades operadoras del servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas y las publicara en su portal institucional. El mismo que deberá incluir al titular y responsable legal de la entidad operadora, el domicilio legal y el registro de contribuyente.

Artículo 6. De la obligatoriedad del registro de la plataforma tecnológica

Las entidades operadoras de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales que presten el servicio de transporte privado de pasajeros deberán de inscribirse en el Registro Nacional de Plataformas Tecnología para el Servicio de Transporte Privado a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para poder operar en el país.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según su informe, considera correcto que las entidades operadoras de plataformas tecnológicas se registren ante el MTC, reiteran que esta obligación correspondería por su naturaleza de entidades complementarias de transporte. En ese sentido es errónea la indicación realizada en el

artículo 6 de que las operadoras de plataformas tecnológicas prestan el servicio de transporte, pues, en realidad, su actividad es sólo complementaria al transporte.

El Indecopi opina, en su informe, que en la medida que las autoridades competentes determinen que el servicio de transporte prestado a través de plataformas es un servicio público, consideran que crear un registro que contenga un listado de todos los proveedores que administren plataformas tecnológicas podría constituir un instrumento beneficioso para los consumidores, en tanto –considerando que su actividad comercial se desarrolla virtualmente- les permitiría identificar plenamente a estos proveedores, incrementando los niveles de seguridad ofertados.

Además, mantener un registro de los proveedores que administren una plataforma tecnológica o similar, esto es aquellos que desarrollan sus actividades de forma masiva y virtual, permite también a la administración pública monitorear de manera eficiente sus actividades. Por ello, consideran que la información del registro debe constituir información detallada y útil que evite el incumplimiento de las obligaciones que el Estado les imponga, dentro de ellas las relativas a la protección de los consumidores, cargas tributarias, laborales, etc.

De manera general las opiniones sobre este artículo son favorables, mejorando la redacción por técnica legislativa.

4

Artículo 7. De la corresponsabilidad del administrador de la plataforma

El administrador de la plataforma virtual del servicio de transporte privado y el conductor de la unidad que presta el servicio son responsables del cumplimiento de lo establecido en los artículos 4 y 6 de la presente ley, su omisión es sancionable conforme lo dispuesto por el Código de Protección y Defensa del Consumidor.

La Defensoría del Pueblo opina que el artículo 7 debe considerar que las municipalidades provinciales son competentes para supervisar los requisitos establecidos en el artículo 4 literales b, d, g, i, j.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones señala que si la finalidad del artículo 7 del proyecto es la de establecer un régimen de responsabilidad solidaria entre el operador de la plataforma tecnológica y el prestador del servicio de taxi, el texto del artículo debería indicar expresamente que se trata de “responsables solidarios”.

El Ministerio de Justicia y Derechos Humanos opina que si bien resulta adecuado establecer responsabilidad entre el administrador de la plataforma y el conductor de la unidad, respecto a los perjuicios que se ocasionen al usuario, no resulta dable que se

confundan requisitos tecnológicos bajo control del operador y requisitos de los vehículos y su conducción, que conlleva a que no habría sustento para que en esos casos se comparta responsabilidad.

Artículo 8. Del control y sanciones del servicio por parte de INDECOPI

El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), a mérito de sus competencias y facultades, controla y sanciona la calidad del servicio que prestan las Plataformas Tecnológicas para el Servicio de Transporte Privado.

El Indecopi refiere en su informe que el artículo 12 del Reglamento Nacional de Transporte Terrestre (RENAT) establece qué instituciones públicas resultan competentes en materia de fiscalización de transporte terrestre en los diferentes ámbitos de jurisdicción; así, según sea el caso, pueden ser competentes además del Indecopi, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Policía Nacional del Perú, los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales.

En este sentido, teniendo en cuenta las disposiciones del RENAT, el Indecopi opina que el artículo 8 debe referirse expresamente a todas las instituciones públicas que ostentan competencias de fiscalizar y sanción en materia de transporte, y no solamente al Indecopi, quien resulta competente únicamente cuando el servicio de transporte se encuentre vinculado a materias como; acceso al mercado, libre competencia y defensa de los derechos del consumidor. Caso contrario, una interpretación sesgada de la norma, podría concluir que las instituciones mencionadas en el párrafo anterior no podrán ejercer estas competencias cuando se trate de plataformas electrónicas.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones señala en su informe que es innecesaria la mención a que el Indecopi es el ente competente para verificar y sancionar los incumplimientos en la prestación del servicio ofrecido por las operadoras de las plataformas tecnológicas, pues la competencia de dicho ente para proteger los derechos de los consumidores y sancionar proviene de sus normas de creación y de las disposiciones del Código de Protección y Defensa del Consumidor.

Se prefiere recoger la opinión del Indecopi en el texto del dictamen por considerar las disposiciones del RENAT y ser comprender a todas las instituciones públicas que ostentan competencias de fiscalizar y sanción en materia de transporte.

Artículo 9. Del Ministerio de transportes y Comunicaciones

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

Artículo 10. De las infracciones y sanciones.

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

La Defensoría del Pueblo considera necesario reglamentar las disposiciones contenidas en el proyecto, incorporando sus recomendaciones, por lo que deberá establecerse un plazo oportuno para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emita el reglamento correspondiente, incluyendo las infracciones y sanciones por incumplimiento, de acuerdo a los parámetros establecidos en la Ley N° 27181. Este aporte se recoge en las Disposiciones Complementarias Finales del dictamen.

Sesión ordinaria del 25 de setiembre de 2018

En la referida sesión y luego del debate se recibieron aportes de los señores congresistas Alejandra Aramayo Gaona, Manuel Dammert Ego Aguirre, Miguel Castro Grandez, Juan Carlos Gonzáles Ardiles, Luciana León Romero, Clayton Galván Vento y Octavio Salazar Miranda.

Los aportes se recogen en los siguientes artículos del texto sustitutorio de este dictamen:

4

Artículo 1 y siguientes se incluye en la denominación de empresas que administran plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi el agregado “**a través de aplicaciones móviles**”, a propuesta del congresista Castro Grandez.

Artículo 4, numeral 4.2, se incluye como requisito para las plataformas tecnológicas una frase final en el inciso b), con el siguiente texto: “Permitir que el pasajero conozca la ruta por la que se desplaza el vehículo desde el punto de inicio hasta el destino final y **la comparta con terceros**”, a propuesta del congresista Galván Vento.

Artículo 4, numeral 4.3, se incluye como requisito para los conductores “presentar antecedentes policiales y certificado médico de salud mental, a iniciativa del congresista Galván Vento.

En este mismo numeral se incorpora un nuevo requisito que prevé la situación de un conductor que ya “**cuenta con autorización municipal para prestar el servicio de taxi**” permitiendo que “**las empresas que administran plataformas tecnológicas pueden convalidar la información contenida en dicha autorización**”, esto con la finalidad de simplificar su incorporación a la plataforma tecnológica y evitar duplicidad

de gastos, a propuesta de la congresista León Romero.

Lo propuesto por el congresista Gonzáles Ardiles para incorporar aspectos de multas ya se encuentra contenido en el requisito de no tener récord de conductor que demuestre reincidencia en la comisión de faltas muy graves que hayan generado la imposición de sanciones pecuniarias.

Artículo 6, se agrega un párrafo con la siguiente redacción: **“Asimismo, están obligadas a registrar y almacenar el historial de los servicios de transporte de taxi contratados a través de las aplicaciones móviles y poner esta información a disposición de las autoridades competentes cuando les sea requerida. Esta información constituye datos personales del pasajero y está protegida por la Ley 29733, Ley de protección de datos personales”**, acogiendo los pedidos de los congresistas Dammert Ego Aguirre y Salazar Miranda.

Artículo 8, se agrega una frase con la finalidad que las autoridades competentes en la materia regulada por esta ley **“puedan implementar acciones preventivas para el adecuado funcionamiento de dichas plataformas tecnológicas”**, a pedido de la congresista Aramayo Gaona.

A Finalmente, se agrega en la Segunda Disposición Complementaria Final, un segundo párrafo, con la finalidad que **“Las municipalidades provinciales coadyuvan para la implementación del Registro Nacional, dentro del ámbito de sus funciones establecidas en la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades**, a pedido de la congresista Aramayo Gaona.

V. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Se incorpora al ordenamiento jurídico de la Nación una nueva ley que regula el servicio de transporte público prestado a través de plataformas tecnológicas. Debe tenerse en cuenta que no existe regulación al respecto, pero sí hay normas que regulan el servicio de taxi tradicional, como el Reglamento Nacional de Vehículos.

Cabe destacar que en Colombia existe regulación para las plataformas tecnológicas que emplean las empresas de transporte debidamente habilitadas para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros.

VI. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente propuesta de Ley que regula a las empresas que administran plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi, con

lleva los siguientes beneficios:

Los beneficios para los ciudadanos y consumidores se expresan en:

1. Cubrirá un vacío legal relacionado con la regulación de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi, para asegurar la legalidad del servicio y la seguridad del mismo para el usuario del taxi.
2. Establecerá requerimientos mínimos para las empresas, las plataformas tecnológicas, el conductor y el vehículo, de tal manera que exista una garantía mínima de seguridad y calidad del servicio para el usuario.

Los beneficios para el Estado se expresan en:

3. Reconocer a las empresas como entidades complementarias de transporte a fin que las entidades públicas competentes en materia de transporte dicten las normas que mejoren el marco regulatorio para su funcionamiento, fiscalización y prestación del servicio.
4. Establecer una base legal para que las empresas que administran plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi, se registren ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para poder prestar sus servicios.
5. Establecer responsabilidades para las empresas y los conductores de los vehículos.
6. Facultar a las entidades públicas que ostentan competencias de fiscalizar y cuentan con potestad sancionadora en materia de transporte, a fiscalizar a las empresas que administran plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi y la calidad del servicio que prestan.
7. En mérito a lo dispuesto por la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, se encarga al Poder Ejecutivo para que en el reglamento incluya las infracciones y sanciones por incumplimiento a la ley.

Los beneficios para las empresas se expresan en:

8. Ser reconocidas como entidades complementarias de transporte a fin que las entidades públicas establezcan el marco regulatorio para su funcionamiento.
9. Mayor seguridad de parte de los conductores, debido que frente algún incidente ocasionado por los usuarios, se contara con la información para los fines correspondientes.

VII. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas y de la conformidad con lo establecido por el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos, recomienda la APROBACIÓN del Proyecto de Ley **1505/2016-CR**, con el siguiente texto sustitutorio:

LEY QUE REGULA A LAS EMPRESAS QUE ADMINISTRAN PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE TAXI

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto regular a las empresas que administran plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi a través de aplicaciones móviles, con el fin de asegurar su legalidad y promover su mejora y calidad.

Artículo 2. Empresa administradora de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi

La empresa administradora de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi a través de aplicaciones móviles, es la que intermedia para la prestación del servicio de transporte retribuido de pasajeros desarrollando, implementando, administrando, proporcionando u ofreciendo aplicaciones móviles de interconexión por Internet, sobre una plataforma tecnológica, accesible mediante el empleo de telefonía móvil u otros recursos tecnológicos.

Constituyen entidades complementarias de transporte y como tales deben desarrollar sus actividades dentro del marco regulatorio nacional y local, previsto en el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre, aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las ordenanzas que emitan las municipalidades provinciales.

A

Artículo 3. Intermediación de las plataformas tecnológicas en el servicio especial de transporte público de taxi

La intermediación constituye el servicio especial de transporte público de taxi a través de aplicaciones móviles que ofrecen y es prestado por las empresas administradoras de plataformas tecnológicas, diseñadas para contactar a personas naturales que prestan un servicio de transporte público de taxi con usuarios del servicio que requieran contratar dicho servicio.

Las empresas administradoras de plataformas tecnológicas no están eximidas de las responsabilidades y obligaciones establecidas en el Código de Protección y Defensa del Consumidor, las dispuestas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones o por las municipalidades provinciales, u otras que se deriven en materia administrativa, civil o penal.

Artículo 4. Requerimientos mínimos para la prestación del servicio especial de transporte público de taxi a través de aplicaciones móviles

La prestación del servicio especial de transporte público de taxi a través de aplicaciones móviles exige como mínimo lo siguiente:

4.1 Para las empresas que administran plataformas tecnológicas

- a) Constituirse como personas jurídicas y estar inscritas en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- b) Contar por lo menos con una oficina física administrativa en el país y con una central telefónica de atención al usuario y al conductor las 24 horas del día.

4.2 Para las plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales

- a) Permitir al pasajero conocer el vehículo (placa, marca, modelo y año) e identificar claramente al conductor del mismo (número de documento de identidad, licencia de conducir vigente y fotografía actual).
- b) Permitir que el pasajero conozca la ruta por la que se desplaza el vehículo desde el punto de inicio hasta el destino final y la comparta con terceros.
- c) Contar con un mecanismo para determinar la tarifa y para enviar alertas.
- d) Tener acceso al libro de reclamaciones virtual.
- e) Informar sobre los términos y usos de la aplicación.

4.3 Para el conductor

- a) Contar con la licencia de conducir vigente, lo cual será verificado por el administrador de la plataforma tecnológica.
- b) No tener antecedentes penales, ni judiciales, ni tener récord del conductor que demuestre reincidencia en la comisión de faltas muy graves. Asimismo, debe presentar certificado de antecedentes policiales.
- c) Presentar certificado médico de salud mental.
- d) De contar con autorización municipal para prestar el servicio de taxi, las empresas que administran plataformas tecnológicas pueden convalidar la información contenida en dicha autorización.
- c) Otras que determine el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4.4 Para el vehículo

- a) Contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT.
- b) Contar con tecnologías de geolocalización.
- c) Contar con el certificado de inspección técnica vehicular conforme a lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- d) Otras que disponga el organismo rector del sector transportes y comunicaciones.

Artículo 5. Registro Nacional

Créase el Registro Nacional de Empresas que Administran Plataformas Tecnológicas de Intermediación del Servicio Especial de Transporte Público de Taxi a través de aplicaciones móviles, el mismo que está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y comprende a todas las que operan en el territorio nacional.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece los requisitos para el registro de estas empresas y las publica en su portal institucional.

Las empresas obligadas a registrarse remiten mensualmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en formato físico o virtual, la relación actualizada de los conductores y los vehículos con los que oferta el servicio especial de transporte público de taxi.

La información que contenga el Registro Nacional de Empresas que Administran Plataformas Tecnológicas de Intermediación del Servicio Especial de Transporte Público de Taxi a través de aplicaciones móviles, está disponible por Internet para todas las entidades públicas competentes en la materia regulada por esta ley.

La información del registro debe ser clara, veraz, oportuna y verificable para evitar el incumplimiento de las obligaciones que el Estado imponga a las empresas que administran plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi incluidas aquellas relativas a la protección de los consumidores.

Artículo 6. Obligaciones de las empresas que administran plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi

Las empresas que administran plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi a través de aplicaciones móviles, están obligadas a inscribirse en el Registro Nacional de Empresas que Administran Plataformas Tecnológicas de Intermediación del Servicio Especial de Transporte Público de Taxi a través de aplicaciones tecnológicas, para poder prestar sus servicios.

Asimismo, están obligadas a registrar y almacenar el historial de los servicios de transporte de taxi contratados a través de las aplicaciones móviles y poner esta información a disposición de las autoridades competentes cuando les sea requerida. Esta información constituye datos personales del pasajero y está protegida por la Ley 29733, Ley de protección de datos personales.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece sanciones por el incumplimiento de la obligación de inscribirse en dicho Registro Nacional.

Artículo 7. Responsables solidarios

La empresa que administra la plataforma tecnológica de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi a través de aplicaciones móviles y el conductor de la unidad con la que se presta el servicio son responsables solidarios por los perjuicios que se ocasionen al pasajero y del cumplimiento de lo establecido en los

numerales 4.3 y 4.4 del artículo 4 de la presente ley.

Artículo 8. Control y sanción del servicio por las entidades competentes

El Ministerio del Interior, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, las municipalidades y otras entidades públicas, dentro del ámbito de sus competencias, fiscalizan y sancionan por el incumplimiento de la presente ley a las empresas que administran plataformas tecnológicas de intermediación del servicio especial de transporte público de taxi. Asimismo, estas entidades pueden implementar acciones preventivas para el adecuado funcionamiento de dichas plataformas tecnológicas.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo no mayor de noventa días calendarios, contados a partir de su publicación.

El reglamento incluye las infracciones y sanciones por incumplimiento a la ley, de acuerdo a las disposiciones contenidas en la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y otras disposiciones que resulten necesarias para revertir o disminuir los efectos que generen las conductas infractoras.

SEGUNDA. Plazo de implementación del registro nacional

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa el Registro Nacional de las Empresas que administran Plataformas Tecnológicas de Intermediación del Servicio Especial de Transporte Público de Taxi, en un plazo de ciento veinte días calendario, desde la entrada en vigencia de la presente ley.

Las municipalidades provinciales coadyuvan para la implementación de dicho registro, dentro del ámbito de sus funciones establecidas en la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

Salvo mejor parecer

Dese cuenta

Sala de la Comisión

Lima, 25 de setiembre de 2018.



1. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL
Presidente
(Fuerza Popular)



2. DAMMERT EGO AGUIRRE, MANUEL
ENRIQUE ERNESTO
Vicepresidente
(Nuevo Perú)



3. FIGUEROA MINAYA, MODESTO
Secretario
(Fuerza Popular)



4. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY
(Fuerza Popular)



5. ANDRADE SALGUERO DE ÁLVAREZ
GLADYS GRISELDA.
(Fuerza Popular)



6. ARAMAYO GAONA, ALEJANDRA
(Fuerza Popular)



7. CASTRO GRANDEZ, MIGUEL ANTONIO
(Fuerza Popular)



8. GALVÁN VENTO, CLAYTON FLAVIO
(No Agrupado)



9. GONZALES ARDILES, JUAN CARLOS
(Fuerza Popular)



10. LESCANO ANCIETA, YONHY
(Acción Popular)



11. LEÓN ROMERO LUCIANA MILAGROS
(Célula Parlamentaria Aprista)



12. MONTENEGRO FIGUEROA, GLORIA EDELMIRA
(Alianza para el Progreso)



13. OLAECHEA ÁLVAREZ CALDERON, PEDRO CARLOS
(No Agrupado)



14. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO
(Fuerza Popular)



15. DONAYRE PASQUEL, PATRICIA ELIZABETH
(Peruanos por el Cambio)

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. Del Águila Herrera Edmundo
(Acción Popular)



2. DOMINGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO
(Fuerza Popular)



3. GALARRETA VELARDE, LUIS,
(Fuerza Popular)



4. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN
(Fuerza Popular)



5. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO
(Fuerza Popular)



6. MONTEROLA ABREGU WUILIAN ALFONSO
(Fuerza Popular)



7. PARIONA GALINDO, FEDERICO
(Fuerza Popular)



8. PETROZZI FRANCO, FRANCISCO ENRIQUE HUGO
(Fuerza Popular)



9. SALAZAR MIRANDA OCTAVIO EDILBERTO
(Fuerza Popular)



10. TORRES MORALES, MIGUEL ÁNGEL
(Fuerza Popular)



11. SARMIENTO BETANCOURT
FREDDY FERNANDO
(Fuerza Popular)



12. TAKAYAMA JIMÉNEZ, MILAGROS
(Fuerza Popular)



13. BARTRA BARRIGA ROSA MARÍA
(Fuerza Popular)



14. CHIHUÁN RAMOS, LEYLA FELÍCITA
(Fuerza Popula)



15. CHOQUEHUANCA DE VILLANUEVA, ANA MARÍA
(Peruanos por el Kambio)



16. ESPINOZA CRUZ, MARISOL
(Alianza para el Progreso)



17. FORONDA FARRO MARÍA ELENA
(FRENTE AMPLIO POR JUSTICIA, VIDA Y LIBERTAD)



18. HUILCA FLORES INDIRA ISABEL
(Nuevo Perú)



19. LETONA PEREYRA, MARÍA URSULA INGRID
(Fuerza Popular)



20. MELGAREJO PÁUCAR, MARÍA CRISTINA
(Fuerza Popular)



21. PONCE VILLARREAL DE VARGAS, YESENIA
(Fuerza Popular)



22. SAAVEDRA VELA, ESTHER
(Fuerza Popular)



23. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA
(Fuerza Popular)

COMISIÓN DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y ORGANISMOS
REGULADORES DE LOS SERVICIOS PUBLICOS
Período Anual de Sesiones 2018 - 2019
PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA

RELACIÓN DE ASISTENCIA A LA CUARTA SESIÓN ORDINARIA

Lima, 25 de setiembre de 2018

Hora: 11.00 horas

Lugar: Hemiciclo "Raúl Porras Barrenechea" - Palacio Legislativo

MIEMBROS TITULARES



1. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL
Presidente
(Fuerza Popular)



2. DAMMERT EGO AGUIRRE, MANUEL
ENRIQUE ERNESTO
Vicepresidente
(Nuevo Perú)



3. FIGUEROA MINAYA, MODESTO
Secretario
(Fuerza Popular)



4. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY
(Fuerza Popular)



5. ANDRADE SALGUERO DE ÁLVAREZ
GLADYS GRISELDA.
(Fuerza Popular)



6. ARAMAYO GAONA, ALEJANDRA
(Fuerza Popular)



7. CASTRO GRANDEZ, MIGUEL ANTONIO
(Fuerza Popular)



8. GALVÁN VENTO, CLAYTON FLAVIO
(No Agrupado)



9. GONZALES ARDILES, JUAN CARLOS
(Fuerza Popular)



10. LESCANO ANCIETA, YONHY
(Acción Popular)



11. LEÓN ROMERO LUCIANA MILAGROS
(Célula Parlamentaria Aprista)



12. MONTENEGRO FIGUEROA, GLORIA EDELMIRA
(Alianza para el Progreso)



13. OLAECHEA ÁLVAREZ CALDERON, PEDRO CARLOS
(No Agrupado)



14. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO
(Fuerza Popular)



15. DONAYRE PASQUEL, PATRICIA ELIZABETH
(Peruanos por el Kambio)

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. Del Águila Herrera Edmundo
(Acción Popular)



2. DOMINGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO
(Fuerza Popular)



3. GALARRETA VELARDE, LUIS,
(Fuerza Popular)



4. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN
(Fuerza Popular)



5. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO
(Fuerza Popular)



6. MONTEROLA ABREGU WUILIAN ALFONSO
(Fuerza Popular)



7. PARIONA GALINDO, FEDERICO
(Fuerza Popular)



8. PETROZZI FRANCO, FRANCISCO ENRIQUE HUGO
(Fuerza Popular)



9. SALAZAR MIRANDA OCTAVIO EDILBERTO
(Fuerza Popular)



10. TORRES MORALES, MIGUEL ÁNGEL
(Fuerza Popular)



11. SARMIENTO BETANCOURT
FREDDY FERNANDO
(Fuerza Popular)



12. TAKAYAMA JIMÉNEZ, MILAGROS
(Fuerza Popular)



13. BARTRA BARRIGA ROSA MARÍA
(Fuerza Popular)



14. CHIHUÁN RAMOS, LEYLA FELÍCITA
(Fuerza Popula)



15. CHOQUEHUANCA DE VILLANUEVA, ANA MARÍA
(Peruanos por el Kambio)



16. ESPINOZA CRUZ, MARISOL
(Alianza para el Progreso)



17. FORONDA FARRO MARÍA ELENA
(FRENTE AMPLIO POR JUSTICIA, VIDA Y LIBERTAD)



18. HUILCA FLORES INDIRA ISABEL
(Nuevo Perú)



19. LETONA PEREYRA, MARÍA URSULA INGRID
(Fuerza Popular)



20. MELGAREJO PÁUCAR, MARÍA CRISTINA
(Fuerza Popular)



21. PONCE VILLARREAL DE VARGAS, YESENIA
(Fuerza Popular)



22. SAAVEDRA VELA, ESTHER
(Fuerza Popular)



23. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA
(Fuerza Popular)



CONGRESO
REPÚBLICA

Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional



10:42

Lima, 25 de setiembre de 2018

OFICIO 007-2018-2019-POAC/CR

Señor

MIGUEL ÁNGEL ELÍAS AVALOS

Presidente de la Comisión de Defensa del Consumidor
y Organismos Reguladores de Servicios Públicos

Presente. -

De mi mayor consideración,

Por especial encargo del congresista Pedro Olaechea Álvarez Calderón, tengo el agrado de dirigirme a usted, para hacer de su conocimiento que el congresista no podrá acudir a la sesión del día martes 25 de setiembre a las 11.00 am, puesto que estará participando en la sesión extraordinaria de la Comisión de Producción Micro y Pequeña Empresa y Cooperativas a realizarse en Ancón.

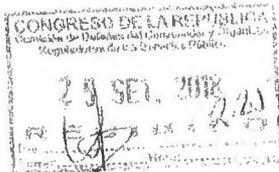
En virtud de lo expuesto, es que solicita se le otorgue la licencia respectiva.

Atentamente;



Pierina Benedetti Gorritti
Asesora I

45



Lima, 25 de setiembre del 2018.

OFICIO N° 2341-2018/YLA-CR

Congresista

MIGUEL. ÁNGEL ELÍAS ÁVALOS

Presidente de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos del Congreso de la República

Presente.-

De mi consideración:

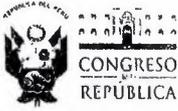
Es grato dirigirme a Usted para saludarlo, y a la vez solicitarle se sirva otorgarme **LICENCIA** para la Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión que usted preside, programada para el día de hoy martes 25 de setiembre del año en curso a las 11:00 horas, debido a que a partir de 09:30 horas, estoy trabajando en Sesión de la Comisión de Constitución y Reglamento del cual soy Miembro Titular. Se adjunta copia de la Agenda.

Agradeciendo la gentil atención que brinde al presente, hago propicia la oportunidad para alcanzar a usted los sentimientos de mi especial consideración.

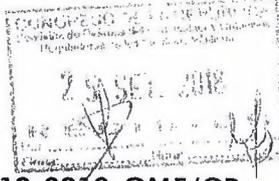
Atentamente,



YONHY LESCANO ANCIETA
Congresista de la República



GLORIA MONTENEGRO FIGUEROA



"Decenio de la igualdad de oportunidades para hombres y mujeres"
"Año del diálogo y la reconciliación nacional"

Lima, 25 de setiembre del 2018

OFICIO N° 60-2018-2019-GMF/CR

Señora:

MIGUEL ANGEL ELÍAS ÁVALOS

Presidente de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos
Reguladores de los Servicios Públicos
Despacho. -

De mi especial consideración:

Es grato dirigirme a usted, a fin de extenderle mi cordial saludo, y al mismo tiempo, por especial encargo de la Congresista Gloria Montenegro Figueroa solicitarle se considere asistente la citada parlamentaria a la 4ª Sesión Ordinaria de la Comisión bajo su Presidencia, convocada para hoy martes 25 de setiembre a las 11:00 horas.

Formulo este pedido en razón que el Acuerdo de Mesa N° 044-2004-2005/MESA-CR, establece respecto al cruce de sesiones en la comisión y otros órganos parlamentarios, que "Si, aconteciera que, en un mismo día, un Congresista tiene la obligación de asistir (total o parcialmente), a la sesión de más de una Comisión o algún otro órgano parlamentario del que es miembro titular o suplente habilitado para asistir, se le considerará asistente a todas siempre que asista a una de ellas.

Es el caso que la Congresista Gloria Montenegro Figueroa, se encuentra presidiendo la misma hora, la 4ª Sesión Ordinaria de la Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad, razón por la que solicito se le considere asistente a la sesión de vuestra Comisión de conformidad con lo dispuesto en el inciso i) del art. 22 del Reglamento del Congreso.

Agradezco su gentil atención, y hago propicia la ocasión para expresarle mi consideración y estima personal.

Atentamente,

Roody Cáceres Torres
Asesor Principal de la Congresista
Gloria Montenegro Figueroa



Lima, 25 de setiembre de 2018

OFICIO N° 158-2018-2019/PEAM-CR

Señor Congresista
MIGUEL ANGEL ELÍAS AVALOS
Presidente de la Comisión de Defensa del Consumidor y
Organismos Reguladores de los Servicios Públicos
Ciudad.-

Handwritten notes:
Avalos
Miguel Angel Elias Avalos
Presidente de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos
Ciudad.-

De mi especial consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a la Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de su digna presidencia convocada para el día de hoy a las 11.30 horas.

Al respecto, solicito a usted tenga a bien excusar mi inasistencia a la mencionada sesión y considerarme con licencia, toda vez que estoy asistiendo desde las 10.00 horas a la sesión de la Comisión de Presupuesto, que me honro en presidir.

Hago propicia la oportunidad, para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Muy atentamente,

/amfs



Handwritten signature of Percy Aloala Mateo
PERCY ALOALA MATEO
Congresista de la República