Proyecto de Ley N° 3351/2018-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
12 SEP 2018
RECIBIDO
Firma Hora 4:48 pm

PROYECTO DE LEY DE REGULACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI MEDIANTE EL USO DE APLICATIVOS TECNOLÓGICOS POR DISPOSITIVOS DE INTERNET MÓVIL

Los congresistas miembros del Grupo Acción Popular, a iniciativa del **congresista YONHY LESCANO ANCIETA**, y demás congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política y conforme lo establece el numeral 2) del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente :

PROYECTO DE LEY DE REGULACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI MEDIANTE EL USO DE APLICATIVOS TECNOLÓGICOS POR DISPOSITIVOS DE INTERNET MÓVIL

Artículo 1°.- El servicio de taxi a través de aplicativos tecnológicos

1.1) El servicio de aplicativos tecnológicos a través de teléfonos celulares o de otros dispositivos de internet móvil, para conectar a los usuarios con los conductores de vehículos automotores privados para la prestación del servicio de taxi constituye para efectos de esta Ley un servicio de transporte individual de pasajeros, donde el **proveedor principal** de dicho servicio, es la empresa que brinda la plataforma o aplicativo tecnológico, y el **proveedor ejecutor** es el conductor del taxi que da el servicio.

1.2) Para efectos de la responsabilidad por el servicio, carece de relevancia legal que el conductor o el vehículo que prestaron efectivamente el servicio solicitado a través de un aplicativo tecnológico, no aparezcan registrados en el mismo. En estos casos siempre prevalecerá la aplicación del principio de primacía de la realidad.

Artículo 2°.- Sobre el proveedor principal y el proveedor secundario

2.1) Si el proveedor principal fuera una empresa extranjera o no domiciliada, está obligada a constituir una subsidiaria o sucursal domiciliada en el Perú.

2.2) La subsidiaria o sucursal del proveedor principal está obligada a tener una oficina física en cada ciudad donde brinde el servicio, con un área de atención al cliente o usuario y otra de atención a los conductores.

193358-ATD

2.3) El proveedor principal está obligado a examinar de modo presencial a cada conductor, antes de admitirlo, y a revisar presencialmente a los vehículos que presten el servicio. Estas revisiones deben ser, cada seis meses, como mínimo, luego de la admisión al servicio.

2.4) El proveedor principal debe dar cursos presenciales de capacitación y actualización a los conductores, como mínimo, cada seis meses.

2.5) El proveedor principal y el proveedor ejecutor son solidariamente responsables por la calidad e idoneidad del servicio.

2.6) Para efectos de la responsabilidad civil, y de cualquier otra clase de daño o defecto respecto del servicio, el responsable inmediato frente al usuario es el proveedor principal, sin perjuicio de las responsabilidades del proveedor ejecutor.

Artículo 3.- Selección de conductores

El proveedor principal está obligado a seleccionar a los conductores bajo estándares estrictos de seguridad, calidad, e idoneidad aplicando, como mínimo, los siguientes criterios :

a) No deben tener antecedentes penales, judiciales ni policiales.
b) No deben tener antecedentes de violencia familiar o contra la mujer.
c) Deben aprobar un examen sicológico.
d) No deben tener un record negativo de multas de tránsito.

Artículo 4.- Responsabilidad del proveedor principal, del proveedor secundario, y del usuario

4.1) El proveedor principal mantiene un registro actualizado del total de los conductores que prestan servicio por medio de su aplicativo tecnológico.

4.2) Si un proveedor ejecutor o conductor incurre en una conducta irregular, o comete una falta, infracción o delito antes, durante o después de finalizado un servicio, en agravio de un usuario, el proveedor principal es responsable inmediato ante el usuario y las autoridades, sin perjuicio de la responsabilidad individual y solidaria del proveedor ejecutor o conductor.

4.3) Si los usuarios cometen una falta o delito en agravio del proveedor ejecutor o conductor en el curso de un servicio, se activará la póliza contra todo riesgo contratada, obligatoriamente, por el proveedor principal a favor del proveedor ejecutor o conductor, sin perjuicio de la responsabilidad individual del usuario.

4.4) Si ocurre un accidente de tránsito cuyo resultado sea lesión o muerte del proveedor ejecutor o conductor, o los usuarios, se activa el seguro SOAT contratado por el proveedor ejecutor o conductor.

Artículo 5.- Sobre el software del aplicativo tecnológico

El software de los aplicativos tecnológicos debe incluir necesariamente :

a) Un libro de reclamaciones virtual de conformidad con el Código del Consumidor.
b) El envío previo a un correo del usuario, y de otra persona que éste indique al momento de su afiliación al aplicativo tecnológico, de todos los datos del conductor (nombre completo, fotografía actual, DNI, dirección domiciliaria) y del vehículo que prestará el servicio (fotografía, modelo, color, número de placa).
c) El envío a los correos indicados en el literal anterior, de la ruta seguida, apenas concluya el servicio.
d) Conexión en tiempo real con el INDECOPI para que el usuario presente su reclamo o denuncia.
e) Botón de pánico en conexión con la Policía Nacional.

Artículo 6..- Infracciones y sanciones

6.1) Las siguientes conductas constituyen infracciones frecuentes MUY GRAVES :

a) Prestar el servicio con microbuses o vehículos distintos a automóviles
b) Que el vehículo que llegue sea distinto al ofrecido en el aplicativo
c) Que el vehículo tenga número de placa distinto al enviado por el aplicativo
d) Que el vehículo tenga lunas negras
e) Que el servicio no tenga seguro contra todo riesgo vigente
f) Que el vehículo no tenga revisión técnica vigente
g) Que el conductor preste servicio con un vehículo distinto al registrado
h) Que el conductor que preste el servicio sea distinto al registrado
i) Que el proveedor principal altere la tarifa pactada previamente al iniciar el servicio, aumentándola al terminar el servicio.
j) Que el proveedor principal incumpla los pagos, promociones o bonos ofrecidos a los conductores
k) Que el conductor no tenga SOAT vigente

6.2) Las otras conductas que constituyan infracciones MUY GRAVES, y as conductas que constituyan infracciones GRAVES y LEVES serán tipificadas en el Reglamento.

6.3) Las multas correspondientes a las infracciones señaladas en los numerales 8.1 y 8.2, son las siguientes :

a) Para infracciones Leves : De 0.5 UIT hasta 01 UIT.

b) Para infracciones Graves : Más de 01 UIT hasta 10 UIT

c) Para infracciones Muy Graves : Más de 10 UIT

Lima 07 de setiembre de 2018.

YONHY LESCANO ANCIETA
Congresista de la República

...NO VILLANUEVA MERCADO
Vocero Alterno
Grupo Parlamentario Acción Popular

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Lima, ...14.... de SETIEMBRE ....del 2018.....
Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº 3351 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.-

JOSÉ ABANTO VALDIVIESO
Oficial Mayor (e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I) EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

No cabe duda que el servicio de taxi por aplicativos tecnológicos ha mejorado el transporte privado individual de personas, porque ha puesto a disposición de los usuarios vehículos nuevos o con pocos años de antigüedad; los tiempos de espera son breves o razonables (de 5 minutos, o menos, en promedio), las tarifas compiten con el servicio tradicional de taxis, etc. Sin embargo, **es un servicio informal**, que inclusive no paga impuestos, y otorgan recibos electrónicos sin ningún valor tributario. A esto hay que añadir, que las empresas titulares de las plataformas tecnológicas, no asumen ninguna responsabilidad cuando el taxi afiliado a su plataforma, sufre un accidente, o el conductor comete una falta o un delito en agravio del usuario, o cuando el conductor es asaltado en el curso de un servicio.

En el caso de Lima Metropolitana, hay un operador dominante, que tiene no menos del 60% del mercado, con un segundo operador que debe tener no menos del 25%, y otros pequeños operadores, que juntos, tienen alrededor del 15% restante.

Un primer problema legal es que estos operadores no reconocen que prestan un servicio privado individual de transporte de pasajeros. Señalan que su servicio es brindar una plataforma tecnológica –un aplicativo- a través de internet que lo que hace es conectar a los conductores de taxis con los usuarios. En base a esto se autoexcluyen de las obligaciones derivadas de brindar un servicio de taxi, y de sus obligaciones para con los conductores. La Ley tiene que poner coto a esta autoexclusión unilateral, y hacer que prevalezca el principio de primacía de la realidad, donde a ojos del usuario, y de cualquier tercero, quien presta el servicio, quien decide las tarifas, quien recluta a los conductores, les paga, y los sanciona, quien aprueba a los vehículos, quien bloquea a los usuarios, etc, es la empresa que provee la plataforma tecnológica. Por tanto, **el proveedor principal** del servicio de transporte de pasajeros, es el operador tecnológico; y el conductor afiliado del taxi , es **el proveedor ejecutor.**

La urgencia de regular este nuevo servicio radica en que el mercado de transporte de pasajeros, mediante el uso de aplicativos, realiza alrededor de un millón de viajes a la semana[1], y además, la clara tendencia regional, es a crear un marco legal para esta nueva modalidad de transporte privado, lo que ya ha sido hecho en México, Uruguay, Bolivia, y Brasil[2]. En Colombia, Panamá, Ecuador, Chile y Argentina se están discutiendo proyectos normativos.

---

[1] Según Gestión de 19.11.17.

[2] Se ha comenzado regulando el servicio en algunas ciudades de estos países, donde operan estos aplicativos.

En el caso del Perú, lo que ha apurado la necesidad de legislar este servicio, es que –contrariamente a lo que se pensaba- el taxi por aplicativos no es lo seguro que parecía para los usuarios, ya que en los últimos años, los conductores de esta modalidad han cometido delitos en agravio de los usuarios, y los operadores tecnológicos han pretendido en varios casos sustraerse a su parte de responsabilidad, e incluso obstruir las investigaciones, negando o hasta desapareciendo la información incriminatoria en sus bases de datos.

También, los abusos son frecuentes : como incrementar unilateralmente las tarifas cuando termina el servicio por un mayor tiempo del viaje, no obstante que, frecuentemente, la ruta la decide el propio aplicativo; o hacer incrementos unilaterales por aumento de la demanda a ciertas horas-punta del día; o hacer incrementos exponenciales de las tarifas en ciertas épocas del año (típicamente en la semana de navidad, y año nuevo, etc).

Otro aspecto, que se realiza actualmente de manera totalmente informal, es la selección de conductores, y la revisión y comprobación de las condiciones apropiadas del vehículo. Todo se hace por internet, no hay trámites presenciales.

Al comienzo (hace años), los propios conductores han declarado que ambos procesos eran más o menos serios, y hasta presenciales. Pero con el correr del tiempo, han devenido en meras formalidades, donde no suele comprobarse nada. Y por esto, no extraña que se hayan dado tantos casos de comisión de delitos graves cometidos por conductores, que obviamente, no fueron adecuadamente indagados..

Por esto, sin perjuicio de no desalentar las innovaciones tecnológicas, es necesario, tomar las medidas legislativas para proteger a los usuarios, de la unilateralidad cuasi omnipotente del proveedor tecnológico, que suele ser una transnacional que opera en varios países, y que parece creer que está por encima de las leyes de los países donde implanta sus servicios.

II) ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO.

El presente Proyecto de Ley no crea ningún gasto al Tesoro Público; en cambio, regula un servicio informal de una nueva modalidad de servicio de taxi mediante aplicativos tecnológicos.

III) EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El Proyecto de Ley, crea una nueva regulación sobre el servicio de taxi mediante aplicativos tecnológicos, en el marco de la Constitución y del Código de Protección y Defensa del Consumidor.

IV) VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL.

El Proyecto de Ley está vinculado a las siguientes Políticas de Estado: A la 28ava Política (Plena vigencia de la Constitución); 17ava Política (Afirmación de la Economía Social de Mercado); y 18ava Política (Búsqueda de la Competitividad, Productividad y Formalización de la Actividad Económica).