

Carta N° 143-2024/DE/COMEXPERU

Lima, 2 de julio del 2024

Congresista
EDUARDO SALHUANA CAVIDES
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
Congreso de la República
Presente.-

Ref.: Sobre observación a la Autógrafo del
Proyecto de Ley N° 842/2021-CR

De nuestra consideración:

Por la presente carta es grato saludarlo y dirigirnos a usted para comunicarle que la Sociedad de Comercio Exterior del Perú – ComexPerú es una organización privada que busca contribuir en la implementación de políticas públicas, con una visión de defensa de principios por sobre intereses particulares, teniendo como objetivo mejorar la calidad de vida del ciudadano. Nuestro trabajo se basa en análisis objetivos, rigurosos y sólida evidencia técnica. Desde ComexPerú nos ponemos a su disposición para aportar en los temas y proyectos que se vean en su Comisión.

En esta oportunidad, hacemos de su conocimiento la posición de ComexPerú sobre la Autógrafo de la referencia (en adelante, “la Autógrafo”), la cual propone regular a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas y crear un registro nacional.

Si bien reconocemos la preocupación expresada por el Poder Ejecutivo en la observación realizada a la Autógrafo, consideramos que esta ya contiene disposiciones suficientes para garantizar una adecuada supervisión y regulación de los referidos servicios. Por ello, solicitamos nos pueda conceder una reunión presencial para poder trasladarle en persona y con mayor detalle los argumentos expuestos en la presente carta.

Sin perjuicio de la reunión solicitada, a continuación, expresamos los principales argumentos que sustentan nuestra solicitud de insistencia en la promulgación de la Autógrafo:

1. Economía digital y plataformas de la economía colaborativa.

El desarrollo de la economía digital y las plataformas de economía colaborativa en el país ha permitido que surjan innovadoras y modernas modalidades de creación de modelos de negocio y diversas alternativas de ingresos para satisfacer las necesidades de un amplio sector de la sociedad y de la economía local potenciando las oportunidades.

En el caso particular, las plataformas digitales actúan como intermediarios del servicio de movilidad entre diversos actores involucrados. Así, la función de las plataformas es la de habilitar transacciones como punto de contacto, y brindar el servicio de intermediación entre los consumidores y aquellos conductores independientes que utilizan la tecnología como herramienta efectiva y eficiente para llegar a un mayor número de usuarios y potenciar la prestación de sus servicios como independientes determinando autónomamente las circunstancias de tiempo, modo y lugar respecto de este. Son los mismos conductores independientes quienes establecen sus tiempos, frecuencia y regularidad, así como los lugares y espacios en donde prestan sus servicios, de manera absolutamente autónoma.

Por ello, es muy importante que la normativa a aplicarse evite la generación de barreras que dificulten el acceso a los beneficios de la economía colaborativa, en perjuicio – especialmente- de los miles de conductores que utilizan estas plataformas tecnológicas con flexibilidad y autonomía como fuente real y efectiva de generación de ingresos. Tal es el caso de padres de familia, jóvenes, estudiantes y profesionales, entre otros, que buscan contar con otras fuentes de ingresos y mejorar su calidad de vida. Así, es crucial que la regulación reconozca estas características, proponiendo un esquema que favorezca este ecosistema, que ha generado trabajo, ingresos y oportunidades para decenas de miles de personas.

Cabe indicar que la economía colaborativa ha permitido también el surgimiento de cada vez más emprendimientos tecnológicos en el Perú, caracterizados por el uso y aprovechamiento de bienes subutilizados a través de oferta y demanda. En síntesis, la prestación de servicios de transporte privado intermediado por plataformas tecnológicas ha permitido mejoras y ventajas sustanciales para la concreción de transacciones comerciales y la movilidad urbana en el país:

- **Trazabilidad de los viajes:** *La tecnología de las plataformas permite contar con la información acerca de todos los viajes, lo que brinda un elemento de seguridad muy importante.*
- **Pólizas de seguros contra accidentes:** *De manera adicional a la cobertura del SOAT, las plataformas de intermediación cuentan con pólizas de seguros contra accidentes que cubren a los conductores independientes y terceros que puedan verse involucrados en accidentes durante la prestación del servicio solicitado a través de las plataformas.*
- **Calificaciones de usuarios y conductores:** *La tecnología utilizada por las plataformas permite un control del servicio basado en calificaciones, lo que brinda garantías de seguridad y confianza, tanto para usuarios finales como para conductores y repartidores independientes.*
- **Pago con medios digitales sin contacto:** *Las plataformas de contacto ofrecen la ventaja del uso de medios de pago digitales, lo que hace transparentes las operaciones, le dan seguridad electrónica y fomentan la bancarización en el país, además de brindar inclusión financiera de los usuarios conductores, los conductores y repartidores independientes.*
- **Comunicaciones, información y soporte:** *Mantener informados a los usuarios consumidores y conductores independientes mediante los canales de comunicación de cada plataforma de contacto, para atender*

situaciones que se presenten antes, durante y después de la prestación del servicio.

Por lo anterior, es importante que la regulación a implementarse parta de la comprensión de la naturaleza particular de este mercado, diferenciándolo correctamente de los servicios tradicionales.

2. Sobre la seguridad y protección.

En su observación, el Poder Ejecutivo indica que la Autógrafa contraviene la Constitución Política del Perú, puesto que el “servicio privado de transporte especial” pone en grave riesgo los derechos fundamentales a la vida, salud y la integridad de las personas, sin especificar los motivos que sustentan dicha afirmación.

Consideramos que lo expuesto por el Ejecutivo no es correcto, ya que la Autógrafa establece con claridad los requisitos y condiciones que deben cumplir las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte, de forma que se garantiza la seguridad y protección tanto de los usuarios como de los conductores.

Así, el artículo 7º detalla los requisitos que las empresas deben exigir a los nuevos prestadores de servicios, incluyendo la identificación del conductor, que debe contener nombres y apellidos, DNI y número telefónico de contacto. Esta medida asegura que cada conductor sea identificado claramente, facilitando la responsabilidad y la seguridad. Además, se requiere la identificación del vehículo, especificando la placa, modelo, año y color, lo cual permite a los usuarios identificar fácilmente el vehículo asignado, incrementando la confianza y la seguridad en el servicio.

Otro requisito establecido es contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), aspecto fundamental para cubrir posibles daños a terceros y garantizar una respuesta adecuada en caso de accidentes, así como la constancia de la revisión técnica vehicular, la cual asegura que los vehículos cumplan con los estándares de seguridad necesarios. Asimismo, se exige el certificado de antecedentes penales para garantizar que los conductores no tengan antecedentes que puedan comprometer la seguridad de los usuarios, y el récord de conductor, expedido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, lo que permite evaluar el historial de conducción. Además, el MTC podrá determinar otros requisitos adicionales en el reglamento de la ley, permitiendo una actualización continua conforme a las necesidades expuestas en la observación de la Autógrafa.

Consideramos importante que la seguridad de cada usuario del servicio (usuario o conductor), sea garantizada, por lo que el artículo 8º es positivo y cumple dicho cometido, ya que establece que aquella persona que incumpla los términos y condiciones establecidos por cada plataforma y por la ley, puede ser suspendida de manera provisional o permanente del uso de dicha plataforma. El proceso incluye una evaluación e investigación interna por parte del administrador de la plataforma y la comunicación transparente del resultado de la evaluación al usuario.

3. Responsabilidad y sanciones proporcionales.

Dentro de los argumentos de la observación planteada por el Ejecutivo, se indica que no se consigna el catálogo de infracciones que serán materia de la sanción de

suspensión, pues se hace referencia al incumplimiento de los términos y condiciones contemplados por cada plataforma tecnológica. No obstante, esto no es algo que requiera la modificación de una ley en su totalidad, sino que debería ser precisado mediante reglamentación posterior.

Así, la Autógrafa establece sanciones proporcionales basadas en criterios como el beneficio ilícito, la probabilidad de detección, la gravedad del daño, el perjuicio económico y la reincidencia. Estas sanciones son necesarias para garantizar que las empresas de plataformas cumplan con los requisitos de seguridad y operatividad establecidos por la ley, de forma que se pueda brindar un servicio de calidad.

Según el artículo 4°, la fiscalización de estas empresas es competencia del MTC y de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital - SGTD, lo cual asegura que la supervisión se lleve a cabo de manera adecuada y conforme al marco de sus competencias en temas digitales y de transporte.

Por su parte, el artículo 5° establece la responsabilidad de las empresas administradoras de intermediación dentro de un proceso administrativo o judicial, ya sea por conductas omisivas o activas que estén bajo su control, conforme al principio de causalidad y los criterios de imputación en procedimientos judiciales civiles o penales.

De esta forma, se asegura que los servicios de intermediación a través de plataformas tecnológicas se desarrolle bajo un marco regulatorio que proteja tanto a usuarios como a conductores, que promueva la transparencia y garantice la seguridad en la prestación del servicio. Impedir la aprobación de la Autógrafa representaría un obstáculo para el desarrollo tecnológico y la innovación en el país, además de comprometer la seguridad de los ciudadanos.

4. Sobre la creación de un registro nacional.

El Poder Ejecutivo considera que la Autógrafa afectaría las competencias de autoridades en materia de transporte y, asimismo, señala que no se precisan cuáles serían las competencias y responsabilidades de cada una de las entidades. No obstante, no toma en consideración que tanto el MTC (en materia de transporte) como la SGTD (en materia digital) ya han sido designadas como las entidades competentes para ver lo concerniente al registro, y que, de igual manera, se espera un mayor detalle de las funciones que tendrán estas entidades en una posterior reglamentación.

En el artículo 3° se crea el Registro Nacional de Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas.

Este registro, gestionado por el MTC, incluye a todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas para interactuar en el servicio de transporte privado, sean empresas tecnológicas localizadas en el Perú o empresas extranjeras que presten sus servicios en el territorio nacional. Las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio privado de transporte especial deben compartir con el MTC la relación actualizada de sus operadores registrados, la cual debe ser actualizada trimestralmente.

Consideramos que la creación de este registro nacional y la definición clara de las responsabilidades administrativas y judiciales son pasos esenciales para una regulación efectiva. Esto permitirá un mejor control y supervisión de las actividades de las plataformas tecnológicas, asegurando que operen conforme a la ley y en beneficio de la sociedad.

Por lo anteriormente expuesto, es fundamental que toda normativa que pretenda regular el servicio de intermediación a través de plataformas tecnológicas parta de una comprensión absoluta de su naturaleza. Toda solución debe diseñarse en función de marcos regulatorios que se adapten a la naturaleza específica de cada modelo de negocio, en lugar de intentar igualar los requisitos entre los servicios tradicionales y las nuevas soluciones de transporte.

En este sentido, consideramos que no insistir en la aprobación de la Autógrafo generaría serias limitaciones que, en lugar de contribuir a los objetivos trazados, implicarían un despropósito en cuanto a garantizar la seguridad de proveedores y usuarios. Esta negativa solo representaría obstáculos al desarrollo innovador que se está gestando en el país, así como a las condiciones óptimas que fomentan el crecimiento del sector tecnológico. Por tanto, resulta fundamental insistir en su aprobación a fin de asegurar un marco regulatorio adecuado que impulse la modernización y seguridad del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas.

Sin otro particular, nos valemos de la ocasión para reiterarle nuestra especial consideración y estima personal.

Atentamente,

Jaime Dupuy Ortiz de Zevallos
Director Ejecutivo