

PROYECTO DE LEY N° 6600 /2020-CR



PROYECTO DE LEY QUE REGULA A  
LAS EMPRESAS PROVEEDORAS DE  
SERVICIOS DE TAXI POR  
APLICATIVOS TECNOLÓGICOS  
MOVILES – APP.

Los congresistas del Grupo Parlamentario Acción Popular, a iniciativa del Congresista **LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO** y demás congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme lo establece el numeral 2) del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

**PROYECTO DE LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE TAXI MEDIANTE EL  
USO DE APLICATIVOS TECNOLÓGICOS POR DISPOSITIVOS DE  
INTERNET MÓVIL**

**Artículo 1°.- Objeto de la Ley**

La presente ley tiene por objeto regular a las empresas proveedoras de servicios de taxis por aplicativos tecnológicos móviles - APP y crear un registro nacional, con la finalidad de garantizar los derechos y seguridad de los proveedores y usuarios.

**Artículo 2°.- Ámbito de aplicación**

La presente ley, es aplicable y de obligatorio cumplimiento para todas las empresas proveedoras de servicios de taxis por aplicativos tecnológicos móviles - APP que brindan su servicio en todo el territorio nacional.

**Artículo 3º- Empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP.**

Establecerse para la presente ley, que las Empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP, es la persona jurídica, debidamente registrada ante la Sunarp, Ministerio de Trabajo y Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quienes desarrollarán, implementarán, y administrarán, a fin de proporcionar y ofrecer aplicaciones móviles de interconexión por internet, sobre una plataforma tecnológica, accesible mediante el empleo de telefonía móvil u otros instrumentos tecnológicos necesarios para la contratación del servicio de transporte – taxi por aplicativo, teniendo la calidad de entidades prestadoras de servicios.

El servicio de aplicativos tecnológicos a través de teléfonos celulares o de otros dispositivos móviles, sirven para conectar a los usuarios con los conductores de vehículos automotores privados para la prestación del servicio de taxi,, constituyendo para efectos de la presente ley, un servicio de transporte 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, cuya naturaleza es discontinua, por lo tanto la labor del conductor es intermitente, sujeto a la demanda del mercado.

**Artículo 4º.- Creación del registro nacional de empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP.**

4.1. Créase el registro nacional de empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP, la misma que estará a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Su naturaleza es virtual, en tanto que su implementación se efectúa con cargo a los recursos humanos y económicos que posee el Sector, en ejercicio de las

competencias conferidas por el artículo 11° de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4.2. Las empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP, se registran ante la Sunarp, Ministerio de Trabajo y Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el inicio de sus actividades comerciales. De omitir el registro respectivo la empresa y su representante legal son responsables administrativamente por dicho incumplimiento ante el Ministerio de Trabajadores y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4.3. La información que obre en el registro nacional de empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones está disponible por Internet en línea para el Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).

**Artículo 5°.- Requisitos y efectos de la inscripción en el Registro Nacional de empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el reglamento de la presente ley, está obligado a establecer los requisitos que garanticen los derechos y seguridad de los usuarios de las empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP, quienes no pueden usar los datos de los usuarios para otros fines.

A través de la norma reglamentaria, se establecen las infracciones y sanciones que les son aplicables a las empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP y a los conductores, sin que ello signifique la contravención del Principio de Legalidad en materia sancionadora.

#### **Artículo 6°.- Obligación de informar a las entidades públicas competentes**

Las empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP, comparten “en línea” con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo y el Ministerio del Interior, la relación actualizada de sus operadores registrados.

#### **Artículo 7°.- Fiscalización de las empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP.**

Son competentes para fiscalizar a las empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP, la Superintendencia de Transportes Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo y el Ministerio del Interior.

El ejercicio de la potestad sancionadora de estas entidades se realiza en el marco de sus competencias y funciones asignadas en sus leyes orgánicas o de creación.

#### **Artículo 8°.- Responsabilidad de las empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP.**

Las empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP, que de acuerdo con su naturaleza de constitución también brinden servicio de taxi por aplicativo, por intermedio de sus operadores, son solidariamente responsables en lo administrativo ante la autoridad pública correspondiente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que correspondan a cada infractor y al representante legal de la empresa, para lo cual resulta aplicable la legislación pertinente en cada caso.

## **Artículo 9°.- Naturaleza laboral del trabajo realizado por los operadores que brindan el servicio de taxi por aplicativo**

La labor de los operadores que brindan el servicio de taxi por aplicativo no se encuentra sujeta a la jornada de trabajo máxima de 8 horas diarias o 48 horas semanales, en razón de su naturaleza discontinua.

El trabajo de los operadores que brindan el servicio de taxi por aplicativo es de carácter intermitente, bajo los alcances del régimen laboral de la actividad privada.

## **Artículo 10°.- Prohibición de exigencia de requisitos legales discriminatorios para los operadores que brindan el servicio de taxi por aplicativo**

La presente ley ampara la exigencia de requisitos legales para los operadores que brindan el servicio de taxi por aplicativo.


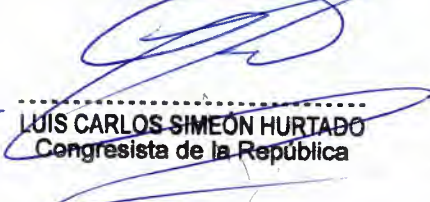
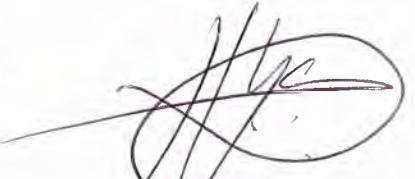
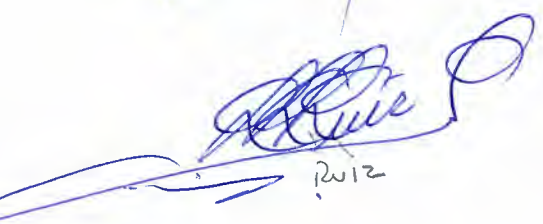
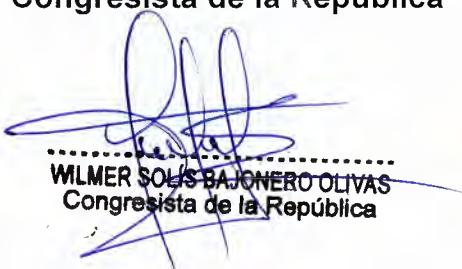

### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

#### **PRIMERA. - Reglamentación de la ley**

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Trabajo, Transportes y Comunicaciones y Ministerio del Interior reglamentarán la presente ley en un plazo no mayor de treinta días calendarios, contados a partir de su publicación, bajo responsabilidad. Asimismo, regularán las medidas correctivas y preventivas que resulten necesarias, para revertir o disminuir en lo posible, las conductas infractoras que se determinen en la norma reglamentaria.

**SEGUNDA. - Plazo para la implementación del registro nacional de las empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP.**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa el registro nacional de las empresas proveedoras de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos móviles – APP, en un plazo de sesenta días calendario, desde la entrada en vigencia de la presente ley.

 ..... <b>KENYON E. DURAND BUSTAMANTE</b> Congresista de la República	 ..... <b>LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO</b> Congresista de la República	 ..... <b>HANS TROYES DELGADO</b> Congresista de la República
 ..... <b>WILMER SOLÍS BAJONERO OLIVAS</b> Congresista de la República	 ..... <b>WILMER SOLÍS BAJONERO OLIVAS</b> Congresista de la República	 ..... <b>LEONARDO INCA SALES</b> Congresista de la República

✓ CONGRESO DE LA REPÚBLICA


Lima, 09 de NOVIEMBRE del 2020

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 6600 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....

.....

.....

  
JAVIER ANGELES ILLMANN  
Oficial Mayor  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

# PROYECTO DE LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE TAXI MEDIANTE EL USO DE APLICATIVOS TECNOLÓGICOS POR DISPOSITIVOS DE INTERNET MÓVIL

## 1) EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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, a la fecha es un servicio que requiere formalizarse, 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.

Cabe recordar que al año 2020, según cifras oficiales existen 163 mil taxistas formales que brindan servicio en Lima y Callao, en tanto que existen 350 mil taxistas informales en el mismo ámbito geográfico.

Por lo expuesto, la norma legal busca superar 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, entre otros, es la empresa que provee la plataforma tecnológica. Por tanto, la empresa **proveedor de servicios** de transporte de pasajeros, es el operador tecnológico; y el conductor afiliado del taxi, es **el operador 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, 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. En Colombia, Panamá, Ecuador, Chile y Argentina se están discutiendo proyectos normativos.

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 aplicativo no es lo seguro que parecía para los usuarios, ya que en los últimos años, los conductores de taxi bajo 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, entre otros). 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, 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.

Sin perjuicio de ello, la norma legal busca garantizar que no se exijan requisitos discriminatorios para los taxistas que brinden el servicio, a los que se denomina operadores, a fin de no contravenir disposiciones constitucionales o contenidas en tratados internacionales en materia de Derechos Humanos. Por ende, podemos resaltar que la Constitución Política del Perú prescribe que “La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado”<sup>1</sup>; es decir, como sostienen Gutiérrez & Sosa:

[...] la dignidad de la persona humana ha sido colocada como punto de partida, fundamento y horizonte de nuestro sistema jurídico, pues se considera que constituye a la vez un **umbral mínimo** sobre lo que debe contener un ordenamiento justo y que su realización es la **aspiración máxima** para los Estados constitucionales.

---

<sup>1</sup> Artículo 1º de la Constitución Política del Perú.

Continúan los mismos autores, afirmando:

[...] nuestra comunidad política se fija como horizonte máximo “defender” a la persona y además “respetar su dignidad”. Lo primero, la defensa de la persona, alude básicamente al deber de reaccionar frente a ataques o menosprecios a cada ser humano, responsabilidad que recae en agentes públicos y privados (es decir, todos los miembros de la comunidad). Lo segundo, el respeto a la dignidad humana, es una obligación más amplia, podría decirse que abarca lo anterior – la protección para las personas-, aludiendo además a su libertad plena o real, a su desarrollo, a su realización conforme a sus planes de vida. Por lo tanto, se advierte que el elemento clave de este artículo es la dignidad humana, más aun, las exigencias que derivan de su contenido y el respeto que demanda”.

A partir de las nociones precedentemente citadas sobre la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad, el inciso 2 del artículo 2° de la Constitución Política del Estado establece el derecho a la igualdad ante la ley, pues *nadie puede ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión opinión, condición económica o de cualquiera otra índole*. En palabras de Gutiérrez & Sosa:

[...] Si algo caracteriza a la sociedad moderna es precisamente el pluralismo, el derecho a que se reconozca nuestra individualidad y particularidades de cada ser humano. Solo tal reconocimiento y respeto garantiza el pleno desarrollo de la personalidad del sujeto. Solo tal reconocimiento y respeto garantiza el pleno desarrollo de la personalidad del sujeto, porque es ese contexto de diferenciación, aun cuando parezca contradictorio, que surge el derecho a la igualdad”.

Sin embargo, debemos tener claro que, la libertad constitucional no busca uniformizar ciudadanos, sino en principio, brindar garantías de trato regular y justo a cada persona por igual; asimismo, existe un vinculación positiva e interventora, que no es sino el llamado de la ley a revertir las condiciones de desigualdad, o reponer las condiciones de igualdad de las que la realidad social pudiera estarse desvinculando, en desmedro de las aspiraciones constitucionales, como ya se ha señalado en la sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente N° 0001-2003-AI/TC.

En esa medida, se busca evitar la colocación de barreras legales que menoscaben el ejercicio del derecho constitucional al trabajo, para lo cual la propuesta legal goza del parámetro de constitucionalidad de forma y de fondo.

La presente propuesta legal implementa una serie de medidas, como la creación de un registro nacional que permitirá ordenar la materia regulada en este proyecto de Ley, en tanto que la implementación de las medidas contenidas en la iniciativa legal, son asumidas con cargo a los recursos humanos y económicos de Trabajo y Promoción Social y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quienes poseen la competencia para este tema, destacando que ello se refrenda con el carácter virtual del registro, lo cual reduce costos y tiempos para los administrados.

De igual manera, en cuanto al carácter de las labores de los operadores del servicio de taxi por aplicativo, conviene indicar que quedan regulados bajo los alcances del régimen laboral de la actividad privada. Asimismo, en cuanto a la naturaleza de sus labores, siendo que es un trabajo discontinuo, tiene carácter intermitente y por ello no está sujeto a la jornada máxima de trabajo de 8 horas diarias o 48 horas semanales previsto en la Carta Magna.

## **2) 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 el uso de aplicativos tecnológicos móviles. La implementación de las medidas contenidas en

en

la

iniciativa legal, son asumidas con cargo a los recursos humanos y económicos del Ministerio de Trabajo y Promoción Social y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quienes poseen las competencias para este tema, destacando que ello se refrenda con el carácter virtual del registro, lo cual reduce costos y tiempos para los administrados.

En ese orden de ideas, el presente proyecto de Ley no contraviene las disposiciones constitucionales sobre iniciativa de gasto señaladas en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú, que prohíbe la iniciativa de gasto para los congresistas.

### **3) 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 móviles, en el marco de la Constitución Política del Perú y del Código de Protección y Defensa del Consumidor.

### **4) 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). De igual forma, es concordante con la regulación contenida en la Carta Magna en torno al ejercicio del derecho al trabajo (artículos 23° al 29°).