



**PUCP**

# **Congreso TAXI - VTC: Problemáticas jurídicas y retos tecnológicos**

La intervención del Estado en el Servicio de Taxi y Vehículos de Turismo con Conductor. La experiencia peruana.

*Prof. Paul Villegas Vega*

Barcelona, 05 mayo de 2022.



# CONTENIDO DE LA PRESENTACIÓN

1. Economía Social de Mercado: propuesta de intervención.
2. Régimen jurídico del Servicio de Taxi.
3. El Servicio de Vehículos con Conductor (“Taxi por aplicativo”).
4. Propuestas normativas.
5. Desafíos y reflexión final.

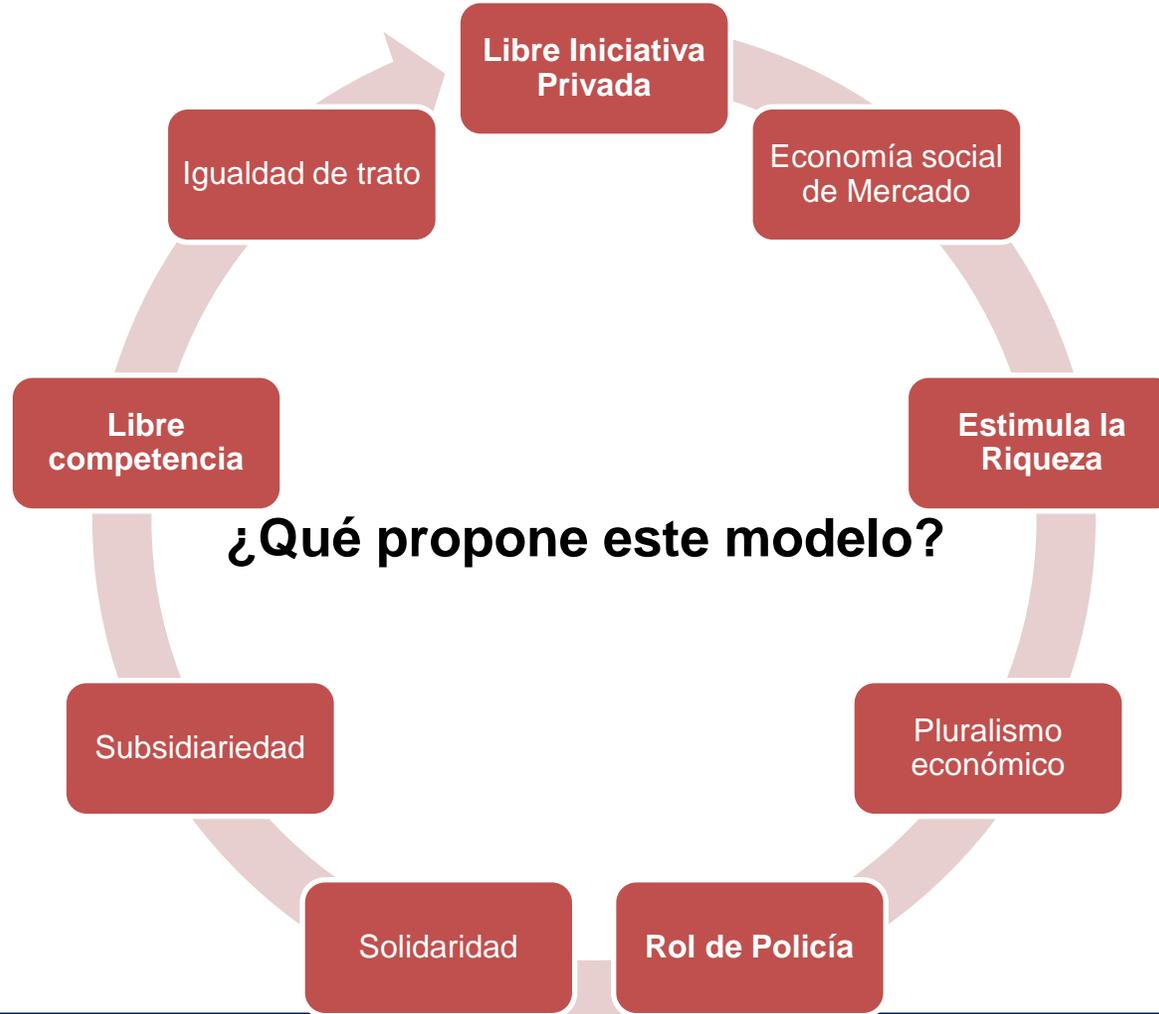
# 1. ECONOMÍA SOCIAL DE MERCADO: PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.

# 1. ECONOMÍA SOCIAL DE MERCADO: PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.

- **Bienestar social**; lo que debe traducirse en empleos productivos, trabajo digno y reparto justo del ingreso.
- **Estado encargado de:**
  - No formular o planificar política económica
  - Impulsar y vigila el desarrollo económico mediante Libre Competencia (fuerza de oferta y demanda). Prohibición de establecer reservas de actividades económicas
  - Se reconoce rol orientador en el ámbito de servicios públicos, no manda prestar directamente.
- **Reconocimiento expreso del principio de subsidiariedad:**
  - Prestación de Servicios públicos:
    - Privada: concesión.(Art. 58, 66 y 73)
    - Estatal: subsidiariamente (Art. 58 y 60)

**ESM**

# 1. ECONOMÍA SOCIAL DE MERCADO: PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.



## 2. RÉGIMEN JURÍDICO DEL SERVICIO DE TAXI.

## 2. RÉGIMEN JURÍDICO DEL SERVICIO DE TAXI.

### Artículo 4.- De la libre competencia y rol del Estado

4.1 El rol estatal en materia de transporte y tránsito terrestre proviene de las definiciones nacionales de política económica y social. El Estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte, cumpliendo funciones que, siendo importantes para la comunidad, no pueden ser desarrolladas por el sector privado.

### Artículo 6.- De la internalización y corrección de costos

6.1 El Estado procura que todos los agentes que intervienen en el transporte y en el tránsito perciban y asuman los costos totales de sus decisiones, (...). Asimismo, promueve la existencia de precios reales y competitivos en los mercados de insumos y servicios de transporte y corrige, mediante el cobro de tasas u otros mecanismos similares, las distorsiones de costos generadas por la congestión vehicular y la contaminación.

### Artículo 29.- De la Responsabilidad Civil

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre, son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados. La regla anterior no se aplica a los propietarios que arriendan su vehículo bajo un contrato de arrendamiento financiero, siempre que hayan hecho entrega del vehículo al arrendatario.

### Artículo 30.- Del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito.

30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT (...).

### Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N° 27181

## 2. RÉGIMEN JURÍDICO DEL SERVICIO DE TAXI.

Ley que crea la Autoridad de  
Transporte Urbano para Lima y Callao  
(ATU)  
Ley N° 30900



### Artículo 4. Definiciones y referencias

f. Servicios de transporte terrestre de personas: Actividad económica que consiste en el traslado de personas por vía terrestre dentro de un territorio urbano continuo, a cambio de una retribución. Incluye tanto los servicios de transporte regular y especial.

(...)

h. Servicios de transporte especial: Son aquellos que se prestan sin cumplir con rutas, frecuencias e itinerarios determinados.

Decreto Supremo que aprueba el  
Reglamento de la Ley N° 30900, Ley que  
crea la Autoridad de Transporte Urbano  
para Lima y Callao (ATU)  
Decreto Supremo N° 005-2019-MTC

### Artículo 19.- Servicios de Transporte Especial

19.1 El Servicio de Transporte Especial es prestado sin continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad. Comprende los servicios de transporte turístico, de trabajadores, de estudiantes y de taxi.  
(...)

19.5 El servicio de taxi tiene por objeto el traslado exclusivo de personas desde un punto de origen hasta uno de destino señalado por quien lo contrata. El cobro por este servicio puede estar determinado mediante sistemas de control (taxímetros), precios preestablecidos, el libre mercado o cualquier otra modalidad permitida por la ley.

## 2. RÉGIMEN JURÍDICO DEL SERVICIO DE TAXI.

**Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 029-2022/ATU-PE.** Aprueban el “Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de Taxi en Lima y Callao” (*Artículo 8.- Requisitos para obtener la Autorización de Servicio*)

- a. Nombre y apellidos completos y/o Denominación o Razón Social, según corresponda.
- b. Número de DOI o Número de RUC, según corresponda.
- c. Domicilio, teléfono, correo electrónico.
- d. Nombres, apellidos y número de DOI del representante legal, según corresponda.
- e. No encontrarse incurso en ninguno de los supuestos de impedimentos establecidos en el artículo 4-A de la LGTT.
- f. Número de la Placa Única de Rodaje del vehículo o vehículos que se pretenden habilitar.
- g. Número del certificado del SOAT o CAT vigente, según corresponda, del vehículo o vehículos que se pretenden habilitar. En el caso de contar con CAT, adjuntar copia simple del mismo.
- h. Número del CITV vigente y aprobado, ordinario y complementario, de acuerdo a lo establecido en el RITV, del vehículo o vehículos que se pretenden habilitar.
- i. En el caso que el operador opte por solicitar la habilitación de sus conductores conjuntamente con la Autorización del Servicio, debe presentar la relación de los mismos, indicando el número de Licencia de Conducir de categoría profesional vigente, correo electrónico, número telefónico y domicilio del mismo.
- j. Para el caso de persona jurídica, precisar el color del vehículo o vehículos que se pretenden habilitar.
- k. Que cumple con las condiciones de acceso y permanencia establecidas en el presente reglamento.
- l. Número de constancia y fecha de pago por derecho de trámite.
- m. Presentar una declaración jurada de antecedentes penales de los conductores.

### **3. EL SERVICIO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR ("TAXI POR APLICATIVO").**

### 3. EL SERVICIO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR ("TAXI POR APLICATIVO").



¿Qué propone este modelo?



En el marco del modelo de ESM ¿qué se propone en esta situación?

### 3. EL SERVICIO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR (“TAXI POR APLICATIVO”).

- **RESOLUCIÓN 0084-2020/SDC-INDECOPI - EXPEDIENTE 0105-2018/CCD**

**Denunciante:** ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES INDIGNADOS PERÚ

Las denunciadas prestan el servicio de taxi a través del aplicativo móvil “Uber”, el cual se encuentra disponible para teléfonos móviles inteligentes o también denominados “*smarthphones*”. La actividad económica realizada en dicho aplicativo tiene por finalidad el transporte de personas, interconectando a conductores de taxi con potenciales pasajeros.

No obstante, ambas empresas no cuentan con las autorizaciones, licencias o títulos para prestar el servicio de taxi. Asimismo, tampoco cumplen con las normas fiscales, laborales y de protección al consumidor para desarrollar su actividad, lo cual les ha generado una gran ventaja competitiva en el mercado del servicio de taxi.

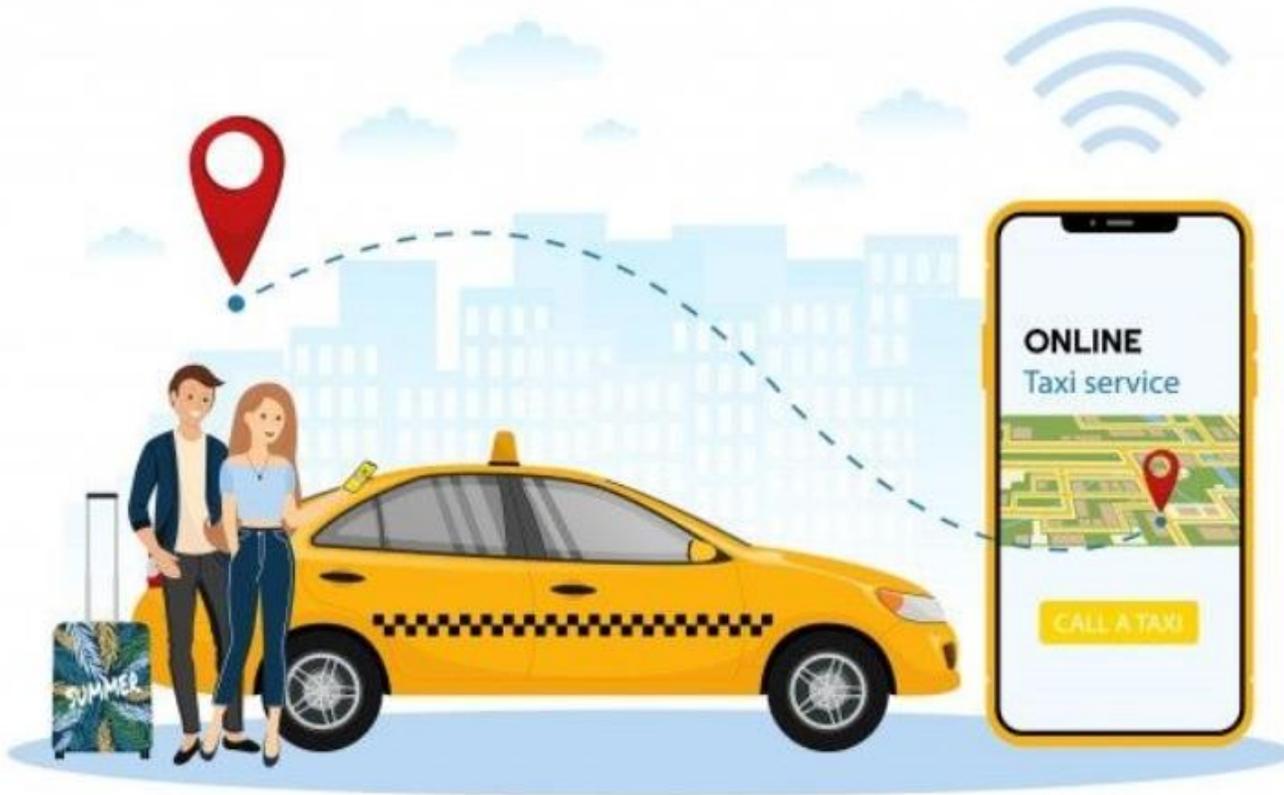
**Denunciadas:** UBER PERÚ S.A. y UBER B.V.

Es una empresa peruana que, en virtud de un contrato de prestación de servicios, se encarga exclusivamente de brindar servicios logísticos, así como de *marketing* y publicidad, en el territorio peruano a favor de una tercera empresa denominada Uber B.V. Esta última empresa es la que opera la aplicación móvil “Uber” materia de controversia.

El aplicativo móvil “Uber” no ofrece la prestación de un servicio de movilidad, sino de un servicio que permite a sus usuarios organizar y solicitar la contratación de un servicio privado de movilidad por parte de proveedores de taxis independientes, tal como consta en la sección II.1 de los “Términos y Condiciones de Uso de la Aplicación”.

### 3. EL SERVICIO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR (“TAXI POR APLICATIVO”).

- **RESOLUCIÓN 0084-2020/SDC-INDECOPI - EXPEDIENTE 0105-2018/CCD**



Las plataformas digitales de transporte de pasajeros - o también llamadas plataformas digitales de transporte con conductor - son aquellas plataformas que intermedian a conductores (oferentes) y personas que desean movilizarse (demandantes), para la realización de traslados cortos (dentro de la zona de prestación del servicio) a través de medios tecnológicos (dispositivos móviles y aplicaciones) y en donde el conductor tiene un fin de lucro.

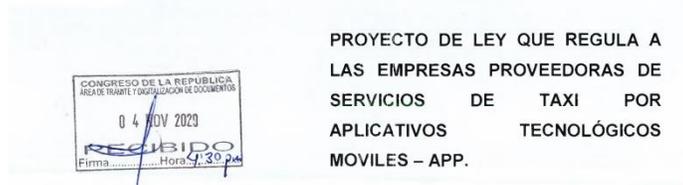
***En ese sentido, la actividad económica realizada mediante la plataforma digital “Uber” -consistente en un servicio de intermediación a través del cual se canaliza la solicitud de una persona que requiere un servicio de movilidad, contactándola con potenciales conductores- no califica como servicio de taxi.***

## 4. PROPUESTAS NORMATIVAS

## 5. PROPUESTAS NORMATIVAS

- Proyecto de Ley N° 6600/2020-CR

PROYECTO DE LEY N° 6600 /2020-CR



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

Tiene por finalidad 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.

- Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6600/2020-CR, ley que regula el servicio de taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos.



SEÑOR PRESIDENTE:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y el artículo 67° del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 6600/2020-CR**, presentado por el grupo parlamentario **Acción Popular**, a iniciativa del congresista **Luis Carlos Simeón Hurtado**, por el que se propone la ley que regula el servicio de taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos por dispositivos de Internet móvil.

La propuesta legislativa fue aprobada por mayoría no obstante no fue promulgada.

## 5. PROPUESTAS NORMATIVAS

- Proyecto de Ley N° 842/2021-CR



El Congresista de la República que suscribe **JOSÉ LUIS ELIAS AVALOS**, miembro del Grupo Parlamentario "Podemos Perú", ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente Proyecto de Ley:

### FORMULA LEGAL

El Congreso de la República ha dado la siguiente Ley:

“PROYECTO DE LEY QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACION DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS – TAXI POR APLICATIVO Y CREA EL REGISTRO NACIONAL”

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación de la Ley.

La propuesta legislativa busca regular a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo e instaurar un registro nacional de las referidas empresas, con el propósito de garantizar los derechos y seguridad de los usuarios; así como promover la mejora y calidad del servicio.

Actualmente se encuentra en la Comisión de Transportes y Comunicaciones, y la Comisión Trabajo y Seguridad Social del Congreso de la República para su debate y posterior solicitud de opinión a los organismos competentes.

## 5. DESAFÍOS Y REFLEXIÓN FINAL

## 5. DESAFÍOS Y REFLEXIÓN FINAL

### Desafíos

- Renovación del parque automotor: ¿incentivos? -> ¿GNV?
- Impacto en la seguridad.
- Tráfico: ¿automóviles siempre en ruta? ¿“nuevos paraderos”?
- Competencia: ¿mejora en el servicio prestado?

**ODS**

### Reflexión final

- Promover un marco regulatorio que promueva la iniciativa privada de manera coherente con los objetivos de interés general.
- Que aproveche las distintas facetas en las cuales puede intervenir el Estado en la Economía, haciendo uso de la potestad normativa, de supervisión, de fomento, entre otros.

# ¡Muchas gracias!

**Prof. Paul Villegas Vega**

[villegas.paul@pucp.edu.pe](mailto:villegas.paul@pucp.edu.pe)

<https://www.pucp.edu.pe/profesor/paul-villegas-vega>



**PUCP**