

**UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO**  
**FACULTAD DE DERECHO**  
**ESCUELA DE DERECHO**



**Regulación de agentes económicos que ofrecen servicios de taxi por aplicativos para evitar la competencia desleal por violación de normas**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE**  
**ABOGADO**

**AUTOR**

**Mery Nicole Racchumi Ruiz**

**ASESOR**

**Carlos Augusto Tejada Lombardi**

<https://orcid.org/0000-0003-1807-6153>

**Chiclayo, 2025**

**Regulación de agentes económicos que ofrecen servicios de taxi por  
aplicativos para evitar la competencia desleal por violación de  
normas**

PRESENTADA POR  
**Mery Nicole Racchumi Ruiz**

A la Facultad de Derecho de la  
Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo  
para optar el título de

**ABOGADO**

APROBADA POR

Manuel Francisco Porro Rivadeneira  
PRESIDENTE

Victor Javier Sanchez Seclen  
SECRETARIO

Carlos Augusto Tejada Lombardi  
VOCAL

## **Dedicatoria**

A mis padres, Luis Alberto Racchumi Contreras y Rosa Mery Ruiz Díaz, por ser mi ejemplo y fortaleza para lograr cada una de mis metas, y a mi hermana Romina Antuaned Racchumi Ruiz, por su apoyo incondicional.

## **Agradecimientos**

En primer lugar, a Dios, por permitirme culminar mis estudios.

A mi familia, por estar siempre a mi lado y no dejarme sola.

A cada uno de mis docentes, por su gran aporte y guía brindada; y a mi asesor de tesis, Abog. Carlos Augusto Tejada Lombardi por la paciencia y el apoyo para concretar el desarrollo de la presente investigación

## INFORME FINAL

### INFORME DE ORIGINALIDAD

<b>18%</b> INDICE DE SIMILITUD	<b>18%</b> FUENTES DE INTERNET	<b>10%</b> PUBLICACIONES	<b>8%</b> TRABAJOS DEL ESTUDIANTE
-----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------	--------------------------------------

### FUENTES PRIMARIAS

<b>1</b>	<b>hdl.handle.net</b> Fuente de Internet	<b>6%</b>
<b>2</b>	<b>revistas.unsaac.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>2%</b>
<b>3</b>	<b>cdn.www.gob.pe</b> Fuente de Internet	<b>2%</b>
<b>4</b>	<b>tesis.usat.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>5</b>	<b>Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Peru</b> Trabajo del estudiante	<b>1%</b>
<b>6</b>	<b>www.coursehero.com</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>7</b>	<b>Submitted to Universidad San Ignacio de Loyola</b> Trabajo del estudiante	<b>1%</b>
<b>8</b>	<b>www.leyes.congreso.gob.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>9</b>	<b>repositorio.usmp.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>10</b>	<b>cybertesis.unmsm.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>11</b>	<b>www.gob.pe</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1%</b>

[docplayer.es](http://docplayer.es)

## Índice

<b>Resumen</b> .....	6
<b>Abstract</b> .....	7
<b>Introducción</b> .....	8
<b>I. Revisión de la literatura</b> .....	9
<b>II. Materiales y métodos</b> .....	23
<b>III. Resultados y discusión</b> .....	24
<b>Conclusiones</b> .....	36
<b>Recomendaciones</b> .....	36
<b>Referencias</b> .....	38
<b>Anexos</b> .....	41

## Resumen

La economía colaborativa modificó la forma en que los proveedores ofrecen sus bienes y servicios en el mercado. En el sector del servicio de taxi, la novedad fue el empleo de aplicativos móviles. Sin embargo, se suscitó una problemática entre los agentes económicos que utilizan estos aplicativos para ofrecer el servicio de taxi y aquellas personas autorizadas, entendidas como taxistas tradicionales, debido a la situación de desigualdad entre ambos, originada por la ventaja competitiva en razón del incumplimiento de la normativa sobre determinados requisitos obligatorios. En consecuencia, los mencionados agentes de economía colaborativa cometen actos de competencia desleal de violación de normas. En este sentido, la presente investigación tuvo como objetivo principal plantear la regulación expresa de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores, para evitar la competencia desleal de violación de normas; y como objetivos específicos, analizar la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas por parte de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores; e identificar los fundamentos que sustenten la necesidad de regular expresamente a los agentes económicos que ofrezcan el servicio de taxi por aplicativos en el ordenamiento jurídico peruano. Asimismo, se trató de una investigación de tipo práctica-explicativa, donde se utilizó la técnica de análisis de documentos y el instrumento de la ficha de estado de arte. Finalmente se concluyó que es necesario que nuestra normativa regule expresamente a estos agentes económicos dentro del artículo 2.e), de la Ley N° 27181, para evitar la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas.

**Palabras clave:** actos de competencia desleal, violación de normas, economía colaborativa, aplicativos de taxi, proveedores.

### **Abstract**

The collaborative economy has changed the way providers offer their goods and services on the market. In the taxi service sector, the novelty was the use of mobile applications. However, a problem arose between economic agents who use these applications to offer taxi services and authorized individuals, understood as traditional taxi drivers, due to the inequality between the two, caused by the competitive advantage resulting from noncompliance with regulations on certain mandatory requirements. Consequently, the aforementioned collaborative economy agents commit acts of unfair competition that violate rules. In this sense, the main objective of this research was to propose the explicit regulation of economic agents that offer taxi services through applications, considering them as providers, to prevent unfair competition that violates rules. The specific objectives were to analyze the commission of acts of unfair competition that violate rules by economic agents that offer taxi services through applications, considering them as providers. and to identify the grounds that support the need to expressly regulate economic agents offering taxi services through apps in the Peruvian legal system. This was also a practical-explanatory study, using document analysis techniques and the state-of-the-art data sheet. It was ultimately concluded that our regulations must expressly regulate these economic agents within Article 2.e) of Law No. 27181, to prevent the commission of unfair competition acts that violate regulations.

**Keywords:** acts of unfair competition, violation of rules, collaborative economy, taxi applications, suppliers.

## **Introducción**

El uso de plataformas digitales, y con ello la economía colaborativa, ha modificado la forma en que los proveedores realizan la prestación de servicios o el ofrecimiento de los mismos en el mercado. Este es el caso de aquellos agentes económicos que utilizan aplicativos para ofrecer servicios de taxi, lo cual ha generado que los usuarios tengan preferencia por estos proveedores, dejando de lado a los taxistas autorizados “tradicionales”, ya que según Payares (2022), los aplicativos de taxi cada vez son más utilizados por la población peruana, de manera que el 40% de los ciudadanos del nivel A y B los utilizan semanalmente, mientras que el 35% de manera interdiaria y el 25% a diario. Dicha preferencia por parte de los usuarios según Espinoza y Sandoval (2021) debe a factores relacionados con mayor seguridad, buen trato, ahorro de tiempo y menores precios, lo cual genera una ventaja competitiva para estos agentes económicos dentro del mercado.

Sin embargo, la problemática surge debido a que la normativa peruana no regula a dichos agentes económicos, lo cual genera como consecuencia un contexto de desigualdad e inaplicación del principio de igualdad ante la ley frente a los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi de manera formal y tradicional, entendiéndolos como aquellos que se encuentran registrados en las municipalidades correspondientes, ya que estos agentes económicos normativamente no se encuentran obligados a contar con determinados permisos y autorizaciones para operar en el mercado, sino que básicamente necesitan descargar un aplicativo y con ello ingresan al mercado del servicio de taxi. Dicha situación es causada por la no regulación de los agentes económicos de economía colaborativa genera la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas.

En ese sentido, la presente investigación aborda la necesidad de regular expresamente a los agentes económicos que ofrecen servicios de taxi mediante aplicativos dentro del ordenamiento jurídico peruano, por ser considerados proveedores, con la finalidad de evitar la comisión de actos de competencia desleal. Al respecto, el desarrollo de esta investigación se realiza en torno al objetivo general de plantear la regulación expresa de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores, para evitar la competencia desleal de violación de normas; y en razón de los objetivos específicos de analizar la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas por parte de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores e Identificar los fundamentos que sustenten la necesidad de regular expresamente

a los agentes económicos que ofrezcan el servicio de taxi por aplicativos en el ordenamiento jurídico peruano

Es así que surge la siguiente pregunta problema: ¿De qué manera deberá plantearse la regulación de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, para evitar la competencia desleal de violación de normas? Sobre lo cual, formuló la siguiente hipótesis: Si se regula expresamente en la norma a los agentes económicos que ofrecen servicios de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores, entonces se evitará la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas. En consecuencia, se realiza la propuesta de incorporar a los agentes económicos que brinden el servicio de taxi por aplicativos dentro del artículo 2. e), de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la finalidad de regular expresamente a dichos proveedores, para evitar la comisión de actos de competencia desleal.

Por último, la presente investigación adquiere relevancia y pertinencia en tanto que la regulación de los agentes económicos que ofrecen servicios de taxi mediante aplicativos dentro de nuestro ordenamiento jurídico evitará los actos de competencia desleal; además aumentará la fiscalización y control de la actuación de estos agentes económicos, lo cual generará un impacto positivo dentro del ámbito de la prestación de servicios de taxi en razón que permitirá la aplicación del principio de igualdad ante la ley y con ello contribuir con la igualdad de condiciones en el mercado. De este modo, la propuesta tendrá como beneficiarios tanto los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi, quienes podrán ofrecer el servicio formalmente siguiendo los requisitos necesarios, a los taxistas tradicionales, ya que cesarán los actos de competencia desleal; así como también los consumidores, los cuales recibirán un mejor servicio, de acuerdo a la normativa existente.

## **I. Revisión de la literatura**

### **1.1. Antecedentes**

**Meza, A. (2022)** en su artículo científico en la Revista de Derecho YACHAQ N° 13, titulado “**El caso de UBER PERÚ: análisis de un acto de competencia desleal**”. Este autor analiza el caso del aplicativo de UBER en el Perú, el cual sostiene que dicho aplicativo estaría cometiendo actos de competencia desleales bajo el tipo de violación de normas, ya que UBER-Perú no posee el permiso de la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad para ejercer sus actividades. Por lo que, considera que UBER-Perú debe contar con los requerimientos obligatorios exigidos a los demás taxistas formales, teniendo en cuenta que dicho aplicativo no

constituye un intermediario sino un proveedor del servicio de taxi, por ende, dichos aplicativos deben ser contemplados como tal dentro de la Ley N° 27181, “*Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*”, para cesar aquellos actos de competencia desleal cometidos por dicho proveedor.

**Bustamante, K. (2019)**, en su tesis de pregrado, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo – Perú, titulada “**Análisis de la configuración estructural de la relación jurídica en los servicios prestados a través de plataformas virtuales: entre la laboralidad y el régimen civil**”, la autora analiza el resultado del reparto del empleo debido al surgimiento de empresas que brindan sus servicios mediante aplicativos, ya que la evolución de la tecnología ha facilitado la manera de comercializar bienes y prestar servicios y la manera en cómo los proveedores y consumidores se relacionan en el mercado, ello ha conllevado a que se generen nuevos sistemas de economía, como la colaborativa. Finalmente, concluye que estas plataformas virtuales actúan como el medio en donde se encuentran ofertantes y demandantes con la finalidad de que se concrete la transacción de índole comercial, respecto al intercambio económico, es decir, las considera meros intermediarios.

**Aguas, Angel y Zuhuaga (2021)**, en su tesis de pregrado, Universidad Cooperativa de Colombia, titulada “**Vulneración de los derechos de los taxistas debido a la operación de plataformas de transporte no reguladas en Colombia**”, los autores realizaron un análisis de los derechos propios de los taxistas desde una perspectiva de la utilización de plataformas digitales de transporte, las cuales no se encuentran reguladas en la normativa colombiana. Por ende, los autores consideran que el legislador debe priorizar la regulación de estas plataformas y modernizar las leyes sobre el transporte público. Asimismo, referente a la transgresión de los derechos de quienes realizan el servicio de taxi, tomando en cuenta que estas plataformas actúan sin cumplir las regulaciones existentes, se concluye que estos son sometidos a actos de competencia desleal.

## **1.2. Bases Teóricas**

### **1.2.1. Competencia desleal**

El autor Negrete, la define como aquellas acciones que se realiza dentro del mercado, las cuales son contrarias al principio de buena fe empresarial, a las costumbres honestas mercantiles, los usos honestos, o aquellas que tengan la finalidad de perjudicar la libre decisión de los consumidores (como se cita en Arteaga, 2021, p. 15). Asimismo, son definidos como la ejecución abusiva de las actividades comerciales o industriales que se produce por medios que

son reprochables, los cuales infringen las normas y los instrumentos contractuales (Burbano, 2019).

Acerca de la competencia desleal, si bien no existe un consenso sobre la definición de la misma a nivel jurisprudencial, legislativo o doctrinal; a partir del análisis de la Ley de Represión de Competencia Desleal, Decreto Legislativo N° 1044, se puede definir a esta como el conjunto de actos que vulneran gravemente los requisitos establecidos por el principio de buena fe empresarial, con lo que se perjudica tanto la intervención de las empresas dentro del mercado como el derecho de libre decisión del consumidor.

Es así que, estas prácticas deshonestas generan un perjuicio y distorsión a la leal competencia, con lo cual se desequilibra la misma, lo cual tendrá consecuencias directas en el consumidor y en el mercado mismo (Gastelo, 2021, pp. 38-39). En este contexto, es importante la intervención del Estado al ser el encargado de subsanar las fallas del mercado, ya que debe requerir que las actividades económicas de los particulares sean llevadas en razón de la lealtad y buena fe; empero, ello no significa que se limite el actuar de los agentes económicos, sino que más bien, se reconoce la competencia como el sistema óptimo para manejar los recursos económicos en tanto sea justa, leal y honesta.

### **Condiciones para que se configure un acto de competencia desleal**

- a) *Acto en el mercado*: aquel el acto de competencia desleal debe llevarse a cabo en el mercado, el cual se refiere a cualquier actividad que sea realmente trascendente o que lo sea potencialmente dentro del contexto de las relaciones de carácter económico y en la toma de decisiones de los agentes económicos.
- b) *Finalidad concurrencial*: significa que el acto tenga como finalidad asegurar y promocionar la expansión de las prestaciones de un tercero o las propias en el mercado.
- c) *Contrario a la buena fe o sanas costumbres*: esta condición tiene por finalidad determinar si el acto realizado por los consumidores fue realizado honestamente, o si más bien, se han infringido la moral o buenas costumbres.

### **Decreto Legislativo N° 1044, Ley de Represión de la Competencia Desleal**

Es la norma actual competente para sancionar las prácticas de competencia desleal, cuya vigencia, tal como menciona Chamorro (2022), se dio en un “contexto de liberalización económica a e integración de mercados a nivel internacional a través de acuerdos comerciales entre países” (p. 33). En ese sentido, era necesario establecer una normativa que garantice el

funcionamiento de los mercados, y dentro de los mismos, el desarrollo de la competencia de manera eficiente; ya que el mercado se volvía más amplio y ello generaba conflicto entre los competidores debido a la preferencia de los usuarios o consumidores.

Por ello, la finalidad de la normativa mencionada es reprimir todas aquellas conductas que generen una distorsión en el óptimo funcionamiento del proceso competitivo, la cual a la letra dice: “*La presente Ley reprime todo acto o conducta de competencia desleal que tenga por efecto, real o potencial, afectar o impedir el adecuado funcionamiento del proceso competitivo (Presidencia de la República del Perú, 2008, Artículo 1)*”.

En dicho sentido, el bien jurídico que tutela la mencionada norma, según Pazos, Capurro, Escalante y Mac Kee (2020) es el “adecuado funcionamiento del proceso competitivo” (p. 8); el mismo que es protegido mediante la sanción de las conductas que sean contrarias a la buena fe empresarial, la cual que es exigida a los agentes económicos para competir dentro del mercado en razón de sus esfuerzos empresariales propios y eficiencia. Sobre ello, debe tenerse en cuenta que, la entidad encargada de supervisar y promocionar el mercado es el “Instituto de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI”.

Además, de acuerdo al artículo 7 de la mencionada normativa, para determinar la comisión de un acto de competencia desleal no se necesita acreditar un elemento subjetivo, es decir la conciencia o voluntad de realizar la conducta; aunado a ello tampoco se requiere acreditar que se generó un daño efectivo a otro agente, sino que será suficiente que dicho daño sea potencial. Por ello se dice que el ilícito de competencia desleal posee un criterio de responsabilidad de tipo objetiva.

Por otro lado, el artículo 2 referido al ámbito de aplicación de la precitada normativa, señala que: “*La presente Ley se aplica a actos cuyo efecto o finalidad, de modo directo o indirecto, sea concurrir en el mercado. Se incluyen bajo la aplicación de esta Ley los actos realizados a través de publicidad. En ningún caso es necesario determinar habitualidad en quien desarrolla dichos actos (Presidencia de la República del Perú, 2018, Artículo 2)*”.

Entonces, forman parte del ámbito de aplicación de la presente ley los actos concurrenciales, los cuales son definidos como actividades que son ejecutadas dentro del mercado tendientes a incrementar o mantener el posicionamiento de los agentes que los realizan. Asimismo, se señala que la norma es aplicable tanto para personas naturales, como personas jurídicas, además de las sociedades irregulares o de hecho que concurren en el

mercado, lo cual se refiere a aquellas que realizan actividades económicas en el mercado (Presidencia de la República del Perú, 2008, Decreto Legislativo 1044, Artículo 3).

Otro de los aspectos importantes de esta normativa es la aplicación territorial, la cual se encuentra regulada en el artículo 4 de la precitada norma. Sobre ello se regula que se aplicará esta normativa a aquellas conductas que generen o potencialmente produzcan sus efectos en todo el territorio nacional o en parte de este; independientemente del lugar donde se realice la conducta, quedando la posibilidad que se sancionen conductas producidas en el extranjero, siempre que sus efectos se produzcan dentro del territorio peruano. Respecto a la competencia para analizar las infracciones en contra de la presente normativa, el artículo 24 señala que es competente la “Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal” en instancia inicial; mientras que el Tribunal de Indecopi es competente en segunda instancia mediante la “Sala Especializada de Defensa de la Competencia”.

### **1.2.2. Actos de competencia desleal de violación de normas**

Los actos de competencia desleales, en la modalidad de violación de normas, se fundamentan en impedir que se realicen conductas aprovechadas derivadas de la disminución de costos de transacción, el impago de impuestos por parte de quienes quieran participar en el mercado, de tal manera que dichos actos generan una ventaja, vulnerándose el principio de igualdad ante la ley (Perea, 2017).

El Decreto Legislativo N° 1044, dentro de su artículo 14, inciso 1, menciona que *“consisten en la realización de actos que tengan como efecto, real o potencial, valerse en el mercado de una ventaja significativa derivada de la concurrencia en el mercado mediante la infracción de normas imperativas. A fin de determinar la existencia de una ventaja significativa se evaluará la mejor posición competitiva obtenida mediante la infracción de normas (Presidencia de la República del Perú, 2008, artículo 14, inciso 1)”*.

Chamorro (2022) señala que la fundamentación del mencionado supuesto no es lograr que los agentes económicos cumplan el ordenamiento jurídico, sino que, se persigue el orden de los mercados, con el objetivo de que la competencia económica se mantenga mediante la prohibición de conductas que puedan afectar la igualdad inicial entre los competidores que buscan obtener una ventaja y los que sí respetan las normas (p. 46). La norma precitada, también menciona que el acto de infringir normas imperativas puede ser corroborado en dos supuestos:

- a) *“Cuando se pruebe la existencia de una decisión previa y firme de la autoridad competente en la materia que determine dicha infracción, siempre que en la vía contencioso administrativa no se encuentre pendiente la revisión de dicha decisión”*. Este supuesto se refiere a la situación en la que un agente económico concurre en el mercado, empero, este tiene la cualidad de ya haber sido declarado como infractor de una norma de tipo imperativa, lo cual ha quedado acreditado en algún pronunciamiento previo de la autoridad, el mismo que tiene carácter de ser firme. De tal manera, queda estipulado que es responsable por incumplir el marco normativo que regula la actividad económica que desempeña. Seguidamente, se evalúa si el agente económico obtuvo una ventaja por contravenir las normas aplicables a la actividad económica a la que se dedica.
- b) *“Cuando la persona concurrente obligada a contar con autorizaciones, contratos o títulos que se requieren obligatoriamente para desarrollar determinada actividad empresarial, no acredite documentalmente su tenencia.”*. Este segundo supuesto pretende verificar que el competidor cuente con las declaraciones emitidas por la autoridad administrativa o con los contratos de acceso al mercado, los cuales lo faculten para desarrollar determinada actividad económica de manera lícita, en tanto que, la inexistencia de las mismas significaría una infracción al ordenamiento jurídico. Se reprime dicha situación debido a que, los agentes desarrollan su libre iniciativa irregularmente, ya que se ahorran los gastos relacionados con adecuar su negocio al ordenamiento jurídico vigente (Presidencia de la República del Perú, 2008, Decreto Legislativo 1044, artículo 14.2).

### **Condiciones para que se configure un acto de competencia desleal de violación de normas**

- a) El acto realizado debe significar la contravención de una norma legal de carácter imperativo, esta condición hace referencia a la prejudicialidad.
- b) La infracción normativa le debe generar una ventaja significativa al infractor, lo cual hace alusión, por ejemplo, al ahorro de costos, privilegios para el competidor infractor en el acceso al mercado, et. lo cual genera una desigualdad en comparación a los demás competidores que sí respetan las normas; además de la alteración en el adecuado funcionamiento del mercado. Esta condición no se refiere a la ventaja significativa que se origine del precio, condiciones del producto o calidad, sino que debe tratarse de una conducta contraria al ordenamiento legal.

### **1.2.3. Agentes económicos**

Pueden ser definidos como aquellos sujetos o instituciones, cuya actuación dentro del mercado tiene que ver con la adquisición de bienes o servicios (Orozco, 2017). Entonces, los

agentes económicos son aquellas personas físicas o jurídicas que intervienen dentro de una economía, dicho de otro modo, en un conjunto de actividades económicas. Estos agentes económicos buscan optimizar el bienestar de la economía en la que se desempeñan.

Por esta razón, Forsyth considera que los agentes económicos representan a los actores principales dentro del mercado, ya que hacen posible que este funcione, siendo importante por lo tanto su participación y existencia (Asencio y Ygnacio, 2019). De esta forma, se entienden como aquellos que toman decisiones dentro de la economía con la intención de que esta mejore, ya que las decisiones que tomen estos agentes económicos van a repercutir de manera general en el sistema económico, ya que mantiene relación estrecha con la producción de bienes y servicios, así como con el consumo y distribución de los mismos. En otras palabras, se refiere a toda persona que, teniendo en cuenta su actividad, la misma que guarda relación con producir, distribuir, intercambiar o consumir artículos y servicios, por dicho motivo, su actuación y existencia repercute y trasciende dentro de la economía (Moreno, 2019).

#### **1.2.4. Economía colaborativa**

##### **Definición**

Este modelo económico se encuentra compuesto por dos elementos. por una parte, el elemento “colaborativo” y, por otro lado, se tiene al elemento de la tecnología, en específico del internet, el cual es utilizado para conectar a los sujetos que intervienen. Por su parte, el autor Aragüez (citado por Bustamante, 2019, p. 55) sostiene que la economía colaborativa puede ser entendida como aquel sistema de tipo económico en el que interactúan dos a más sujetos, mediante medios digitales; ello con la finalidad de lograr la satisfacción de necesidades reales o potenciales.

De esta manera, la economía colaborativa constituye una forma novedosa de transformar el modo tradicional en cómo se venden, intercambian, alquilan o colaboran bienes o servicios, generando una redefinición y desarrollando dichas actividades por medio de las nuevas tecnologías, de esta forma, la economía colaborativa produce que el intercambio de bienes y/o servicios que anteriormente era realizada cara a cara, sean posibles mediante el uso de plataformas virtuales, por lo que el uso del internet es importante para su propagación.

##### **Características**

Una de las características más importantes es el uso del elemento de la tecnología, ya que este modelo económico se caracteriza por la utilización nuevas tecnologías, en tanto que el

internet representa una herramienta que ofrece la oportunidad de interactuar libremente, es decir, sin limitaciones espaciales, consecuentemente, tiene la capacidad de intervenir en el desarrollo, logrando la reestructuración de la vida. Es así que, se trata de un modelo de negocio que ofrece la posibilidad de facilitar la realización de determinadas actividades a través del uso de plataformas colaborativas, las mismas que permiten usar temporalmente mercancías o servicios que son ofrecidos mayormente por particulares (Martinez, 2020).

Otro de los aspectos que caracteriza a este modelo económico es que, no es de uso exclusivo de los llamados “gigantes comerciales”; sino que, contrariamente, los sujetos intervinientes son personas comunes que ingresan al mencionado modelo con el objetivo de ofrecer o adquirir productos o servicios, mediante aplicativos digitales.

### **Sujetos de la economía colaborativa**

- a) *Proveedor*: son agentes económicos que ofrecen sus productos, materiales, servicios y finanzas necesarias para su operación cotidiana, estos pueden ser personas o entidades, las mismas que suministran materias primas, servicios o productos que llegan a los consumidores directa o indirectamente para satisfacer sus necesidades (Requena y Rivasplata, 2020). Asimismo, nuestra normativa nacional, dentro del Artículo IV del Código de Protección y Defensa del consumidor, considera que son proveedores: *“Las personas naturales o jurídicas, de derecho público o privado, que de manera habitual fabrican, elaboran, manipulan, acondicionan, mezclan, envasan, almacenan, preparan, expenden, suministran productos o prestan servicios de cualquier naturaleza a los consumidores”*.
- b) *Consumidor*: El Código de Protección y Defensa del Consumidor, dentro de su artículo IV considera como consumidores a: *“Las personas naturales o jurídicas que adquieren, utilizan o disfrutan como destinatarios finales productos o servicios materiales e inmateriales, en beneficio propio o de su grupo familiar o social, actuando así en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional. No se considera consumidor, para efectos de este Código, a quien adquiere, utiliza o disfruta de un producto o servicio normalmente destinado para los fines de su actividad como proveedor”*. Es así que, Gutiérrez (2018) cuando hace referencia al consumidor se refiere a aquellos consumidores finales, debido a que son quienes solicitan el bien o servicio mediante las plataformas virtuales, teniendo en cuenta que, a cambio deberán ofrecer una contraprestación económica (p. 28).

c) *Plataforma virtual*: El autor Gutiérrez (2018) refiere que las plataformas digitales son herramientas informáticas que facilitan la comunicación entre las personas; asimismo, permiten la intermediación de un prestador de bienes o servicios (p. 25). En este sentido, es importante tener en cuenta que cuando se hace mención a la plataforma virtual, esta no es en sí misma la economía colaborativa, sino que es la herramienta o el medio por el cual los usuarios llevan a cabo esta; por lo que conforman un elemento más de este modelo económico, siendo indispensable su utilización.

### **Beneficios de la economía colaborativa**

Gutiérrez (2018) enumera una serie de beneficios que otorga la economía colaborativa, en razón que el uso de las tecnologías permite que el acceso a bienes y servicios sea más eficiente; además, brinda facilidades para que los emprendedores impulsen sus negocios utilizando este tipo de economía (p. 16).

A su vez, existen otros beneficios como: El aumento de competencia, ya que debido a las facilidades que otorga la economía colaborativa, se produce un incremento respecto de la presencia de empresas en el mercado, lo cual significa una ventaja para los consumidores, ya que las empresas deberán ser más competitivas e innovadoras. Asimismo, se genera una ampliación de la oferta, ya que este tipo de economía abarca una amplia gama de oferta de bienes y servicios. Por otra parte, debido al uso de la tecnología, y por ende de las plataformas virtuales, los consumidores mantienen una interacción más eficaz y eficiente con las empresas, lo cual genera que haya mayor disponibilidad de bienes y servicios en tiempo real. De manera que, se genera un ahorro respecto de los gastos adicionales que implica comprar de manera tradicional, asimismo, al existir mayor oferta, los precios son accesibles para los consumidores. Además, se da una optimización de recursos.

### **Servicio de taxi y la economía colaborativa**

Se evidencia que la tecnología ha evolucionado grandemente, permitiendo la creación de herramientas que proporcionan mejoras en la vida de las personas, por lo que se producen diferentes aplicaciones o app, las cuales son aplicaciones informáticas que tienen como fin realizar tareas como organizar, comunicar, informar, etc. (Aldás y Vallejo, 2019). De modo que, la tecnología revolucionó la forma de vida de las personas en el mundo, y uno de los ámbitos donde ha tenido gran influencia es dentro del ofrecimiento del servicio de taxi, de modo que, las apps de taxis cada vez encuentran mayor terreno ganado dentro de nuestro país, ya que es una de las opciones de mayor preferencia por los usuarios o consumidores para contratar el

servicio de taxi y del mismo modo, dicho modo es mayormente recurrido por los proveedores que cuenten con un vehículo y deseen ofrecer los servicios de taxi.

Es así que, durante los últimos años se ha dejado de lado el uso tradicional de taxi para dar paso a los aplicativos que ofrecen el mismo servicio, ya que estos ofrecen mayor funcionalidad y comodidad. Estos aplicativos se sirven de la tecnología y conexión a internet para ofrecer el servicio de taxi y desempeñarse como punto de encuentro entre proveedor y consumidor.

### **1.2.5. Requisitos del servicio de taxi por aplicativo - Uber**

Los requisitos, según lo señalado por la página Web de Uber, son los siguientes:

- a) *Requisitos Mínimos*: la antigüedad del vehículo que se registre en el aplicativo debe ser menor de 15 años, este tiempo será contado desde la fecha que aparece en el SOAT. El vehículo, este debe tener 4 puertas, poseer condicionales mecánicas y estéticas excelentes y no debe tener señalización de taxi, es decir, no debe tener casquete o bandas reflectivas.
- b) *Requisitos Uber X*: El vehículo debe tener menos de 15 años de antigüedad, dicho tiempo se contará desde la fecha que aparece en el SOAT. El vehículo debe tener 4 puertas y poseer condicionales mecánicas, el cual, obligatoriamente pasará por una revisión técnica vehicular a cargo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones; y debe encontrarse en condiciones estéticas excelentes (no tener pintura y carrocería intacto, el interior debe estar limpio e intacto, así como los tapetes y asientos). Asimismo, no debe tener señalización de taxi, es decir, no debe tener casquete, bandas reflectivas o pegatinas.
- c) *Requisitos Uber Comfort*: El vehículo debe ser sedán o camioneta con cuatro puertas, debe tener 5 años de antigüedad como máximo, el radio y AC debe ser funcionales, no debe tener casquetes, marco y demás elementos externos de identificación. Los cinturones de seguridad deben ser funcionales, además, el auto debe tener lunas eléctricas y capacidad será de cinco pasajeros (incluido el conductor).
- d) *Uber XL*: El vehículo debe tener una capacidad mínima de 7 personas.

### **Ventajas y desventajas del uso de aplicativos de taxi**

Una de las ventajas más importantes de los aplicativos de taxi se relaciona con el aspecto económico, ya que la tarifa a pagar por los usuarios que solicitan y utilizan el servicio de taxi es fija, en tanto que no tienden a aumentar si sube la demanda, ya que el costo del servicio es determinado por el taxímetro. Asimismo, implica un ahorro de tiempo, ya que muchas veces es complicado conseguir transporte de manera rápido, más aún en horas claves del día, por lo que

las personas optan por utilizar los aplicativos móviles de taxi. Por otro lado, son de fácil acceso, ya que el uso de la tecnología permite que cualquier persona puede utilizar la plataforma virtual y solicitar el servicio de taxi.

Sin embargo, una de las desventajas de los aplicativos de taxi es la ausencia de seguridad y precauciones de uso, motivo por el cual, la mayoría de personas que optan por no utilizar estas plataformas virtuales se debe a el temor de viajar con desconocidos, ya que en la mayoría de casos, quien ofrece el servicio de taxi es un total desconocido. Relacionado a ello se encuentra el hecho del aumento de delitos relacionados con el uso de taxis compartidos, los cuales son, en muchas oportunidades, motivos para colocar en una situación riesgosa la vida de los usuarios.

#### **1.2.6. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**

El artículo 2, inciso e) de esta ley define a los servicios de transporte de personas en los siguientes términos: *“Servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente, haciendo uso del Sistema Nacional del Transporte Terrestre, terminales terrestres, estaciones de ruta u otro tipo de infraestructura complementaria que se considere necesaria para la adecuada prestación del servicio (Congreso de la República del Perú, 1999, Artículo 2)”*.

En principio, debe mencionarse que la precitada ley posee una data antigua, en dicho sentido, es necesario que las normas se modernicen, más aún en un contexto donde el desarrollo tecnológico progresa día a día, lo cual ha generado la necesidad de establecer la modernización de las normas vigentes. En dicho sentido, conforme lo citado líneas arriba, se evidencia que la normativa hace mención al servicio de transporte “tradicional”, generándose un vacío respecto a aquellos sujetos que utilizan la economía colaborativa, y por consecuencia las plataformas digitales, con la finalidad de ofrecer servicios de taxi y transporte, el mismo que produce que se generen problemas jurídicos dentro de competencia desleal.

#### **1.2.7. Caso UBER**

Uber es una empresa estadounidense que ofrece el servicio de transporte de pasajeros mediante una plataforma virtual, la cual conecta a los conductores, que se encuentran registrados en la misma, con los pasajeros que solicitan el servicio de transporte, de esta forma se evidencia que, lo único que los proveedores de taxi necesitan es contar con la aplicación

móvil. Es así que Uber no realiza la contratación de estos conductores ni tampoco es dueño de los vehículos, en este sentido, Atocha (2017) menciona que si una persona desea ser conductor de Uber, tendrá que enviar una solicitud a este; posteriormente se someterá a una evaluación realizada por Uber, en la cual se determinará si dicha persona es propietaria del vehículo, que debe tener una antigüedad mayor a 10 años, si tiene licencia de conducir, que el vehículo se encuentre registrado y cuente con seguro. Además, serán sometidos a una evaluación de conocimiento geográfico de la ciudad en donde pretender ofrecer el servicio. Finalmente, deberán pasar por una entrevista realizada por un representante de Uber (pp. 59-58).

Sin embargo, el conflicto empieza a surgir en Madrid, donde a partir del 2014 Uber empieza a tomar posicionamiento, lo cual indignó a los taxistas de la ciudad ya que consideraban que Uber ofertaba deslealmente afectando la competencia, en tanto que operaba como intermediario entre transportistas que no tenían licencia ni autorización y usuarios, con objetivo mercantil. Frente a esta problemática, Uber utilizó como argumento de defensa que la plataforma digital únicamente operaba como un intermediario, donde tanto los conductores como los clientes se registraban en esta, eran solo usuarios de la misma, por lo que los conductores no utilizan la plataforma digital con un objetivo comercial. Consecuentemente, se generaron diferentes opiniones respecto de la naturaleza la plataforma móvil de Uber, la cual fue desarrollada en la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que se tratará a continuación.

### **Sentencia C-434/15 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea – UBER vs Élite taxi**

De esta forma, surge el debate para determinar la naturaleza que tienen las actividades que desarrolla Uber, el cual se basaba en considerar si la mencionada plataforma digital funcionaba como un servicio que ofrece información o como un servicio de transporte. Dicha situación fue resuelta por el TJUE en la sentencia de fecha 20 de diciembre de 2017.

Al respecto, la “Asociación Profesional Élite Taxi” interpuso una demanda ante el juzgado precitado donde solicitaba que este declare que las actividades realizadas por “*Uber Systems Spain*” representaban prácticas engañosas y actos de competencia desleales y que por ende vulneraban la normativa. Por este motivo, fue necesario establecer la naturaleza de dichos servicios prestados por Uber, para que, consecuentemente se pueda corroborar si estos podían o no ser calificados como desleales y que por lo tanto vulneraban la normativa de competencia española. El Tribunal finalmente concluyó que el servicio que ofrece Uber tiene como finalidad conectar mediante una plataforma virtual a conductores que tienen vehículo propio, pero que

no son profesionales, con usuarios que, a cambio de una contraprestación económica, solicitan el servicio de transporte. En razón de esto, indiscutiblemente se encuentra relacionado a un servicio de transporte y, por lo tanto, debe ser calificado como un servicio dentro del ámbito de transportes.

No obstante, el Tribunal no prohíbe a Uber seguir realizando su actividad, empero, lo obliga a cumplir con la normativa del sector de taxis, de esta manera, ambas partes involucradas en la controversia se encuentren en igualdad de condiciones, ya que considera que la plataforma Uber se iguala a un servicio de transporte, es decir, es empresaria de transportes y por lo tanto debe cumplir con los requerimientos exigidos por la norma.

### **1.2.8. Pronunciamientos INDECOPI**

En la Resolución N° 085-2017/CC3, Uber Perú fue sancionado por vulnerar el artículo 2 del Código de Protección al Consumidor, el cual regula que los proveedores se encuentran en la obligación de ofrecer información respecto de los términos y condiciones de los productos y servicios que brindan; sin embargo, Uber no informó a sus usuarios de manera oportuna que cuando estos utilizaban tarjetas de crédito para realizar el pago de los viajes, estos podían ser cobrados en dólares. Sobre ello, la Comisión de Protección al Consumidor refirió que Uber sí estaría obligado de ofrecer la mencionada información en tanto que era proveedor del servicio de taxi.

Por otro lado, en la Resolución N° 1251-2018/CC2, la Comisión de Protección al Consumidor considera que Uber-Perú posee la calidad de proveedor que ofrece servicios de taxi y que por lo tanto mantiene una relación de tipo comercial con los usuarios, por ende, se encuentra en la obligación de cumplir con las normas imperativas en cuestión. En relación con la anterior Resolución, Uber Perú apela la misma señalando que no es un proveedor de servicios, ya que solo era un intermediario, por ello, no se encontraba obligado a ejecutar las normas imperativas señaladas. Conforme a la apelación realizada, se apertura un proceso contencioso administrativo tramitado ante la Corte Superior de Justicia de Lima dentro del Exp. N° 8596-2018-23, en el cual se confirma lo ya señalado anteriormente, que Uber Perú es un proveedor virtual y por lo tanto se encuentra en la obligación de ejecutar las normas imperativas a fin de poder desarrollar su actividad comercial.

Por otra parte, en la Resolución Final N° 1302-2016/SPC-INDECOPI, respecto del caso del aplicativo Easy Taxi, la cual es una aplicación similar a Uber Perú, la Comisión de

Protección al Consumidor sostuvo que todos los aplicativos que ofrecen servicios de taxi prestan servicios. Sin embargo, en la Res. N° 084-2020/SDC-INDECOPI, la cual confirma la Res. N° 043-2019/CCD-INDECOPI, la Sala Especializada en Defensa de la Competencia y la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal sostienen que Uber Perú no ofrece servicios de taxi, ya que más bien opera como un mero agente de intermediación, en consecuencia, no está en la obligación de efectuar las normas imperativas; y al no ser prestadores de servicios no podrían cometer actos de competencia desleal.

Entonces, tal como se puede evidenciar, no existe uniformidad respecto de la calificación de la naturaleza que tiene Uber Perú, y las demás plataformas digitales de taxi, de manera que no se ha determinado si son proveedores de servicios de taxi o intermediarios entre usuarios y taxistas.

### **1.2.9. Problemática taxi compartido y las personas autorizadas para prestar el servicio de taxi.**

Conforme a la problemática desarrollada anteriormente, surge un enfrentamiento entre el taxi compartido y las personas autorizadas para prestar el servicio de taxi, ya que estos últimos señalan que los aplicativos de taxi incumplen las normas jurídicas, prevaleciendo en el mercado del transporte gracias a la ventaja significativa que se genera por violentar las mencionadas normas jurídicas, de tal manera que se produce la transgresión del principio de igualdad ante la ley, ya que, mientras que las personas autorizadas para proporcionar el servicio de taxi deben cumplir con diferentes obligaciones legales para operar ofreciendo el servicio de taxi, los agentes económicos que utilizan aplicativos de taxi para ofrecer el servicio de taxi, operan sin cumplir ninguno de estos requisitos.

Otro de los aspectos del conflicto suscitado se refiere al establecimiento de precios, ya que uno de los motivos por el cual los usuarios prefieren utilizar los aplicativos móviles de taxi es que estos ofrecen precios más baratos, a comparación de los taxistas que ofrecen servicios de taxi “tradicional”. Sin embargo, esto se produce debido a que, los conductores que utilizan los aplicativos móviles para brindar servicios de taxi no tienen costos de tipo laboral ni empresarial, asimismo, estos no invierten en licencias y permisos para operar, a diferencia de las personas autorizadas para prestar el servicio de taxi. Por otro lado, el hecho que los agentes económicos que utilizan aplicativos móviles para ofrecer el servicio de taxi no cuenten con licencias o permisos operacionales genera que las autoridades no puedan ejercer una adecuada

fiscalización, a tal punto que esta se vuelve nula; además de ello no permite poder tener un registro de los mismos a fin de mantener un control de estos.

### **1.2.10. Regulación de los aplicativos de servicio de taxi en el derecho comparado**

**México:** es uno de los primeros países de Latinoamérica en regular jurídicamente el taxi compartido en el año 2015, ello se logró mediante un acuerdo entre las partes, en el cual se estableció que el 1.5% de cada uno de los viajes se destina a un fondo especial para mejoras del propio servicio de taxis. Por otro lado, en el año 2019 se llevó a cabo la modificación del reglamento de la Ley de Movilidad, disponiéndose que cualquier persona que participaba en la economía colaborativa de taxi compartido debía registrarse en la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

**Australia:** Canberra, capital de Australia, fue el primer gobierno en hacer legal y regular el transporte del aplicativo de transporte Uber. Dentro de las medidas adoptadas al legislar el taxi compartido se encuentran el requisito obligatorio de no contar con antecedentes penales y evaluaciones de salud, las cuales serán investigadas por el Gobierno australiano. Asimismo, se regula el hecho de que Uber no se encuentra permitido de recoger a pasajeros en las calles o paradas de taxi, sino que deberá realizarlo en paraderos designados especialmente a estos.

**Chile:** Con fecha 25 de enero de 2022, se realizó la aprobación de la Ley de Plataformas Digitales, la cual también es llamada como “Ley Uber”. La mencionada ley adquirió vigencia desde el 01 de setiembre de 2022, la misma que estableció un estatuto contenido de garantías en favor de los trabajadores de carácter dependiente e independiente que prestar servicios mediante las plataformas digitales. El motivo de promulgación de esta ley se debió a una razón enfocada en el aspecto laboralista, ya que tiene como finalidad establecer disposiciones mínimas para regular la relación entre trabajadores y la empresa que presta servicios.

## **II. Materiales y métodos**

### **2.1.Paradigmas**

En la presente investigación, se empleó el paradigma interpretativo, a través del cual se explicó la realidad, para ello se tuvo en cuenta información que fue sistematizada con la finalidad de lograr el objetivo planteado. En este sentido, se buscó realizar unas mejoras a la Ley N° 27181 con la finalidad de disminuir la comisión de actos de competencia desleal por parte de aquellos agentes económicos que no se encuentran regulados dentro de la misma. Asimismo, se empleó legislación y doctrina comparada y nacional por medio de la cual se

analizó la situación problemática y a la vez permitió recolectar los datos necesarios para implementar la propuesta de mejora a nuestro ordenamiento jurídico.

## **2.2. Tipo de investigación**

Teniendo en cuenta el aporte de la presente investigación, se trató de una investigación de tipo práctica o tecnológica, en tanto que se recolectó información con la finalidad de aplicarlos en una situación determinada, a su vez, se buscó solucionar un problema de carácter práctico, el cual es la comisión de actos de competencia desleal por agentes económicos cuando ofrecen el servicio de taxi mediante aplicativos. Y de acuerdo al proceso de la investigación, fue tipo explicativa ya que el desarrollo de la investigación sirvió para explicar las causas o razones de la problemática planteada, que fue la razón de por qué los agentes económicos que ofrecen sus servicios de taxi mediante aplicativos cometen actos de competencia desleal.

## **2.3. Estrategias e instrumentos**

**Técnicas: Análisis de documentos**, fue necesario el análisis de la diferente bibliografía relacionada con el tema, con la finalidad de hallar información relevante que contribuya a la satisfacción de los objetivos planteados, asimismo se tomó en cuenta tanto bibliografía nacional como internacional a manera de ampliar las posturas relacionadas al tema.

**Instrumentos: Ficha del estado del arte**, fue utilizada para organizar los diferentes tipos de fuentes empleadas en el presente proyecto de investigación, además fue de utilidad para desarrollar el marco teórico correspondiente, asimismo permitió establecer crítica respecto a lo mencionado por cada bibliografía y autor consultado.

## **2.4. Tipo de fuentes**

Para la presente investigación fueron utilizadas tesis nacionales e internacionales relacionadas con el tema a tratar; asimismo, se empleó doctrina y artículos científicos, además de libros y páginas web que han sido de ayuda para el desarrollo de esta investigación.

## **III. Resultados y discusión**

En este capítulo se aborda la posibilidad de regulación de la actividad de los agentes que ofrecen el servicio de taxi mediante aplicativos y con ello determinar si se configura la comisión de actos de competencia desleal. En primer orden se analiza a los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos como proveedores. En segundo orden, se precisan los fundamentos que sustenten la necesidad de regular expresamente a los agentes económicos que ofrezcan el servicio de taxi por aplicativos dentro del ordenamiento jurídico peruano.

Finalmente, se desarrolla la propuesta normativa de incorporar a los agentes económicos que brinden el servicio de taxi por aplicativos dentro del artículo 23), de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

### **3.1. La comisión de actos de competencia desleal de violación de normas por parte de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores**

Para poder afirmar que los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos cometen actos de competencia desleal de violación de normas, en primer lugar, es necesario definir qué es la competencia desleal a fin de poder identificar la comisión de los mismos.

Al respecto, la autora Arteaga (2021), en concordancia con el Decreto Legislativo 1044, define a la competencia desleal como aquel conjunto de acciones que vulneran el principio de buena fe, afectando gravemente la participación de las empresas en el mercado (p. 15). En ese sentido, un acto de competencia desleal es entendido como aquella conducta realizada por un comerciante, empresa o cualquier agente económico que participa en el mercado con la finalidad de obtener una ventaja de manera indebida sobre sus competidores, vulnerando el principio de buena fe comercial y demás normas encargadas de regular el adecuado funcionamiento del mercado.

Los diferentes actos de competencia desleal se encuentran regulados por el Decreto Legislativo N° 1044; empero, la presente investigación se centra en los actos de violación de normas, que, según la norma antes mencionada, son aquellos actos que tienen como efecto una ventaja competitiva en el mercado, debido a la infracción de una norma imperativa.

Ahora bien, teniendo en cuenta lo antes especificado, es necesario analizar la comisión de dichos actos de violación de normas por parte de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativo, cuya participación en el mercado ha sido ampliamente cuestionada, en tanto que se genera del incumplimiento de requisitos y exigencias para brindar el servicio de taxi.

En específico, la infracción de violación de normas cometida por los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativo se encuentra contemplada en el segundo de los supuestos regulado por el artículo 14.2.b) del Decreto Legislativo 1044, conforme el cual el acto de competencia desleal se acredita cuando la persona obligada a contar

con autorizaciones, títulos o contratos necesarios para el desarrollo de una actividad económica determinada, incumple con ello o no acredita documentalmente su tenencia.

Al respecto, el requisito más importante que los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativo incumplen es contar con el permiso correspondiente ante la Municipalidad, en el presente caso, la Municipalidad Provincial de Chiclayo, ya que, conforme regula la Ordenanza Municipal N° 017-2009/MPCH, "*Ordenanza que regula la formalización del servicio público de transporte de pasajeros en la modalidad de taxi para la provincia de Chiclayo*", los taxistas "tradicionales" están obligados a contar con un permiso tramitado ante la Sub Gerencia de Tránsito, para lo cual se deberá cancelar una tasa. Además, se incumple con lo regulado por el artículo 41.2.1. del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, "*Reglamento Nacional de Administración de Transporte*", según el cual es una condición de operación contar con una flota habilitada. Por el contrario, los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos solo necesitan cumplir con los requisitos exigidos por el aplicativo, los cuales se encuentran referidos mínimamente a las condiciones del vehículo y los años de antigüedad del mismo.

El autor Meza (2022) coincide con lo antes mencionado, al afirmar que el incumplimiento de las exigencias antes mencionadas representa actos de competencia desleal de violación de normas, ya que les permite obtener una ventaja en comparación a los demás competidores (taxistas "tradicionales") (p.271). Tomando en cuenta lo mencionado por el autor precitado, es evidente la situación de desigualdad existente entre las personas autorizadas para brindar el servicio de taxi y aquellas que se valen de aplicativos.

En ese sentido, a fin de evitar la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas, los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativo deben cumplir con los mismos requisitos exigidos a los taxistas "tradicionales", ello en atención a su naturaleza de proveedores. No obstante, se ha producido un constante debate respecto a la naturaleza de estos agentes económicos y de los aplicativos propiamente dichos.

Esta problemática adquirió protagonismo con la Sentencia C-434/15 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en la que se resolvió el conflicto entre la plataforma virtual UBER y Élite taxi, a la vez que, el Tribunal determinó la naturaleza jurídica del primero de estos, sobre lo cual concluyó que Uber no se encuentra limitada a ser sólo un intermediario entre los

conductores y los usuarios que solicitan el servicio de taxi, sino que constituye un proveedor de servicios de transporte.

Esta conclusión fue el resultado de dos aspectos importantes. El primero, se relaciona con la creación de una oferta de servicios de transporte urbano, la cual no sería posible sin la existencia y participación del aplicativo o plataforma virtual, ya que, en el contexto de la economía colaborativa, es indispensable el actuar de los tres sujetos involucrados: proveedores, usuarios y la plataforma virtual. El segundo, con la influencia determinante respecto a las condiciones en cómo los conductores prestarán el servicio de transporte, ya que, por ejemplo, Uber controla la calidad de los vehículos, el precio máximo de la carrera, la forma de comportarse de los conductores, etc. por lo que el Tribunal Europeo concluye que, si bien el servicio de intermediario forma parte del servicio integral de Uber, el elemento principal de este es el servicio de transporte.

Ahora bien, en el caso del Perú tampoco existe uniformidad respecto de la calificación de la naturaleza jurídica que tiene Uber Perú, y los demás aplicativos de taxi, lo que se hace imperativo establecer soluciones en contextos de desigualdad y problemática entre los taxistas “tradicionales” y aquellos que utilizan aplicativos para ofrecer el servicio de taxi.

Por su parte, la autora Pérez (2020) sostiene que las plataformas virtuales que ofrecen el servicio de taxi no solo propician la interacción entre los usuarios, sino que además desarrollan conductas que las convierten en proveedores que brindan servicios de transporte. No obstante, al analizar la jurisprudencia nacional, se puede identificar que, contrariamente a lo señalado, dichas plataformas no son consideradas prestadoras de servicio de taxi, sino que operan como meros agentes de intermediación (Res. N° 084-2020/SDC-INDECOPI).

La Comisión de Represión de Competencia Desleal considera que la plataforma virtual no concurre en el mercado de taxis, en el sentido que, con el servicio que presta se trata de interconectar a los taxistas con los usuarios mediante la plataforma virtual, tal como se argumenta en la Resolución N° 074-2015/CD 1-INDECOPI. Por lo tanto, no se trata de servicios de transporte, sino que, más bien son plataformas intermediarias. Asimismo, refiere que se desarrollan en un contexto de mercado de dos lados, el cual puede ser definido como aquel donde un agente, que es un aplicativo, ofrece productos o servicios a dos grupos de consumidores diferentes, en donde la demanda de uno de estos depende de la del otro (García,

Kargl y Esparza, 2020, p. 432). Conforme a estos fundamentos, la Comisión determinó que Uber se limitaba a ofrecer el servicio de intermediario.

Contrariamente, la Comisión de Protección al Consumidor en la en la Resolución N° 1251-2018/CC2 primordialmente consideró el fin de contratación, estableciendo que los usuarios que hacen uso de la plataforma en realidad buscan contratar un servicio de transporte; en consecuencia, concluye que Uber en realidad ofrece el servicio de transporte de pasajeros, en el sentido que, si bien el usuario se vale de un aplicativo para ello, lo que realmente busca el consumidor es contratar el servicio de transporte.

Es evidente la difícil tarea de poder determinar la naturaleza jurídica de los aplicativos o plataformas virtuales que ofrecen el servicio de taxi. Sobre ello, a diferencia de lo señalado por el antecedente Bustamante (2019), quien afirma que las plataformas virtuales de aplicativos de taxi constituyen el medio donde tanto ofertante como demandante se encuentran con el objetivo de concretar una transacción de tipo comercial, es decir, que se trata de un mero intermediario. La postura que se adopta es que dichos aplicativos deben ser considerados como plataformas de servicio de taxi, no obstante, esto no quiere decir que deba dejarse de lado el aspecto de intermediación entre proveedor y usuario, en tanto que, la forma de operación de estas plataformas involucra un conjunto de servicios, sin embargo, prevalece el de transporte.

Sin embargo, en caso de los agentes económicos que se valen de estos aplicativos o plataformas virtuales para ofrecer el servicio de taxi resulta menos complejo poder calificarlos como proveedores del servicio de taxi, debido que cumplen con las características y condiciones señaladas en el artículo IV del Título Preliminar del Código de Protección Defensa del Consumidor (Ley N° 29571), que son la prestación directa del servicio y la habitualidad. Respecto a la primera de las características, es decir, la prestación directa del servicio, los agentes económicos que prestan el servicio de taxi mediante aplicativos sí cumplen con dichas características, ya que son quienes prestan de manera directa el servicio de taxi, transportando a los usuarios de un lugar a otro; empero, la peculiaridad de estos proveedores es el uso de aplicativos para poder ofrecer el servicio de taxi. Es importante destacar este aspecto, ya que, de no utilizar dichos aplicativos se trataría de proveedores que no participan en una economía colaborativa y por lo tanto su regulación depende de la normativa de la cual se rigen los agentes económicos que se encuentran dentro del ámbito del servicio de taxi “tradicional”.

Sin embargo, cuando se hace referencia a agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi mediante aplicativos, se trata de un sector especial de proveedores, ya que como menciona el antecedente Meza (2022) al tratarse de sujetos de la economía colaborativa, donde el hecho de utilizar aplicativos para tener mayor alcance significa una ventaja en comparación a quienes no las utilizan y, en tanto que no existe una regulación normativa para los mismos debido al vacío legal vigente, estos agentes económicos no pueden ser obligados a cumplir con los requerimientos obligatorios que sí cumplen los agentes económicos que brindan el servicio de taxi “tradicional”, por lo tanto estarían cometiendo actos de competencia desleal de violación de normas.

Por ende, tanto los aplicativos, que constituyen plataformas de servicio de taxi; como los agentes económicos proveedores que se valen de dichos aplicativos para ofrecer el servicio de taxi, cometen actos de competencia desleal; debido a que estos forman parte indispensable de la economía colaborativa, existiendo entre ambos una relación de dependencia, ya que estos proveedores necesitan de los aplicativos para ofrecer sus servicios de taxi; es decir, de no emplearlos se trataría de agentes que ofrecen el servicio de manera tradicional, es decir de manera física, sin usar medios tecnológicos; en tal sentido, si uno de estos sujetos se ausenta, el escenario dejaría de ser uno de economía colaborativa. Asimismo, en relación a la habitualidad de la prestación del servicio, un estudio realizado por “Ecommerce News” afirma que los aplicativos de taxi cada vez son más utilizados por la población peruana, de manera que el 40% de los ciudadanos del nivel A y B los utilizan semanalmente, mientras que el 35% de manera interdiaria y el 25% a diario (Payares, 2022). De esta forma se demuestra la habitualidad en la actuación de estos agentes económicos dentro del mercado del servicio de taxi.

Por todo lo expuesto, los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi mediante aplicativos son considerados proveedores en tanto que cumplen con las características y condiciones señaladas en el Código de Protección Defensa del Consumidor, ya que son estos quienes ofrecen de manera directa el servicio de taxi, con la peculiaridad que se valen de plataformas virtuales, lo que los hace partícipes de un contexto de economía colaborativa; asimismo, una de las características indispensables para ser considerados proveedores es la habitualidad, la cual sí es una característica de estos agentes, quienes de acuerdo a la realidad, brindan este servicio con regularidad.

En ese sentido, a fin de una correcta aplicación del principio de igualdad ante la ley, los ya mencionados agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi mediante aplicativos, al ser

considerados proveedores, y con la finalidad de evitar la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas, deben cumplir con los requisitos exigidos para brindar el servicio de taxi regulados por la normativa nacional, por ende, es imperativa su regulación jurídica a fin de hacer efectiva la obligatoriedad de dichos requisitos.

### **3.2. Fundamentos que sustenten la necesidad de regular expresamente a los agentes económicos que ofrezcan el servicio de taxi por aplicativos en el ordenamiento jurídico peruano.**

Ahora bien, una vez analizado que los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi mediante aplicativos como proveedores, se considera necesaria la regulación expresa de dichos agentes económicos dentro de nuestro ordenamiento jurídico en razón de poder reprimir la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas por parte de los mismos, para lo cual se procederá a precisar los fundamentos que sustentan la urgencia de su regulación.

Para esto, se debe tener en cuenta la problemática surgida debido a la confrontación realizada por las personas autorizadas para prestar el servicio de taxi, es decir aquellas que operan que ofrecen dicho servicio de manera “tradicional”; frente a los agentes económicos que utilizan aplicativos para ofrecer el servicio de taxi, ya que, tal como menciona el autor Burbano (2019), debido a que dichos agentes realizan actividades mediante la tecnología, no se encuentran sujetos a la legislación de transporte de pasajeros. De esta manera se genera un contexto de desigualdad, donde un sector necesita cumplir con exigencias específicas para poder actuar en el mercado, mientras que otro únicamente necesita valerse de la tecnología al descargar una aplicación y registrarse.

Existen diferentes razones por las que los usuarios prefieren realizar la contratación del servicio de taxi mediante aplicativos móviles antes que tomar el servicio de taxi de manera tradicional, al respecto, conforme a los resultados obtenidos en la investigación de Martínez y Escalante (2019), las razones de ello se resumen en el buen trato, el ahorro de tiempo y el menor precio. Esta preferencia por parte de los usuarios no tiene que ser negativa, ya que puede significar que dichos agentes que brindan el servicio de taxi mediante aplicativos ofrezcan un mejor servicio, lo cual significa un beneficio tanto para el proveedor como para los usuarios; la problemática surge cuando esta ventaja es obtenida ilícitamente, como el caso de violación de normas.

Sobre las razones mencionadas por las cuales los usuarios prefieren usar aplicativos para contratar el servicio de taxi, el buen trato y ahorro de tiempo no generan conflicto, ya que se encuentran relacionadas a la naturaleza de la prestación y la manera de actuar de los proveedores; empero, el problema surge debido al menor ofrecimiento de precios por parte de los agentes que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos; ya que esto genera una ventaja frente a los taxistas “tradicionales”. Al respecto, es necesario analizar cómo es que los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi mediante aplicativos formulan sus precios. En primer lugar, se evidencia que estos no cumplen con los requisitos y disposiciones normativas necesarias que se exigen para brindar el servicio de taxi, es decir, no tienen gastos debido a trámites o permisos, generándose un ahorro de costos. Por el contrario, cuando se hace referencia al otro sector, los taxistas formales que ofrecen el servicio de manera tradicional sí incurren en dichos gastos, los cuales son trasladados a los usuarios mediante el precio, ello explicaría la razón por la cual un sector maneja menores precios.

Al analizar los requisitos exigidos por los aplicativos para intervenir en el mercado y ofrecer el servicio de taxi, estos solo se relacionan con cuestiones técnicas respecto al auto que será utilizado para dicho fin, como los años de antigüedad, condiciones mecánicas y estéticas del auto, entre otros; en este sentido, bastará con descargar la aplicación, cumplir con dichos requisitos, registrarse y empezar a operar en el mercado ofreciendo el servicio de taxi, no siendo exigible ningún otro requisito adicional, como permisos o autorizaciones. Por el contrario, los taxistas formales “tradicionales” sí deben contar con un requisito indispensable para poder operar en el mercado ofreciendo el servicio de taxi, este es el permiso ante la municipalidad del lugar en donde operaran.

En el caso de aquellos taxis formales que operan en la ciudad de Chiclayo, conforme al artículo 9 de la Ordenanza Municipal N° 017-2009/MPCH, *“Ordenanza que regula la formalización del servicio público de transporte de pasajeros en la modalidad de taxi para la provincia de Chiclayo”*, estos deben contar con un permiso, cuyo expediente administrativo será presentado en la mesa de partes de la Unidad Especial de Regularización del Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros (UERTUIP), y posteriormente la Sub Gerencia de Tránsito, luego de haber verificado las condiciones de idoneidad, seguridad y calidad, emitirá el permiso y los certificados de habilitación. A su vez, conforme regula el artículo 13 de la Ordenanza municipal precitada, para la formalización del transporte urbano en la modalidad de taxi es requisito cancelar el valor de una tasa, de manera que significa un costo para los taxistas

formales. Por otro lado, de acuerdo al artículo 41.2.1. del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, “*Reglamento Nacional de Administración de Transporte*”, es una condición de operación contar con una flota habilitada.

Entonces, en razón de la situación de desigualdad entre los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi y las personas autorizadas para prestar este servicio, es necesario que, en aplicación del principio de igualdad ante la ley, dichos agentes económicos también se encuentren en la obligación de tramitar y contar con los permisos y autorizaciones correspondientes ante la Municipalidad, además de contar con la Tarjeta Única de Circulación (TUC), ya que el hecho de no realizar estos gastos, constituye una ventaja y facilidad para que estos agentes ingresen al mercado con mayor facilidad ofreciendo un servicio similar al de los taxis autorizados; empero, pese a ello no cumplen con dichos requerimientos, en este sentido, se configura un acto de competencia desleal de violación de normas imperativas.

Dicha postura coincide con lo mencionado por el antecedente Aguas, Angel y Zuhuaga (2021), en razón que, si bien las mencionadas plataformas digitales no se encuentran reguladas dentro de la normativa, es un requisito para brindar el servicio de taxi formar parte de una empresa debidamente constituida y habilitada legalmente, además de contar con tarjeta de operación del vehículo, actitud física y mental, entre otros. por lo tanto, considera que el legislador debe priorizar la regulación de estos agentes y con ello modernizar las leyes sobre el transporte público. Sobre esto, se coincide con el citado autor, ya que es necesario que nuestras normas se modernicen a la par de los nuevos avances tecnológicos de nuestra realidad cambiante, no obstante, la idea no debe ser la limitación o prohibición de la actuación de estos agentes pertenecientes a la economía colaborativa, sino hacer posible que ambos sectores presten el servicio dentro del mercado.

Otro de los fundamentos que sustentan la regulación de estos agentes de economía colaborativa son los beneficios generados por la posibilidad de realizar una fiscalización, supervisión, gestión e incluso sanción, de la actuación de estos agentes, y la prestación de sus servicios en cuanto a calidad, eficacia, competitividad, seguridad, y demás; lo cual beneficiaría tanto a los proveedores del servicio, en tanto que serán objeto de planes estratégicos por parte de las autoridades, como a los usuarios, en relación a la forma de la prestación del servicio.

En conclusión, es conveniente regular expresamente a los sujetos económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos en el ordenamiento jurídico peruano en razón de

reprimir los actos de competencia desleal de violación de normas que cometen. Asimismo, su regulación permite solucionar la problemática existente entre dichos agentes económicos y las personas autorizadas para prestar el servicio de taxi, ya que se produce un contexto de desigualdad entre los mismos debido a una inaplicación del principio de igualdad ante la ley. Finalmente, será posible establecer una mejor fiscalización de estos agentes económicos por parte de las autoridades correspondientes.

### **3.3. Planteamiento de regulación expresa de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, por ser considerados proveedores, dentro del artículo 2.e), de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, para evitar la competencia desleal de violación de normas**

Teniendo en cuenta lo abordado en esta investigación, se considera viable la regulación expresa de aquellos agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi mediante aplicativos dentro de nuestro ordenamiento jurídico, en razón de poder regular su actuación y con ello controlar y reprimir los actos de competencia desleal de violación de normas que estos cometen.

Si bien es cierto, en el año 2016 se presentó el Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR, *“Proyecto de Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas”*, que proponía regular las plataformas virtuales que ofrecen servicio de taxi mediante un registro virtual y a su vez añadía que para que dichos agentes puedan actuar en el mercado deberían estar registradas y contar con la licencia expedida por la Municipalidad correspondiente. Respecto a este proyecto de ley, es necesario realizar la crítica en relación a la calificación del tipo de servicio prestado, en tanto que el Proyecto de ley citado un lo califica como *servicio privado*, sin embargo, tal como se menciona en el *“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”*, elaborado por la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos (CODECO); la materia que se pretende regular no es una actividad privada, sino que más bien se trata de la prestación de un servicio de transporte público, bajo la modalidad de taxi que es contratado mediante plataformas tecnológicas.

Calificar a al servicio de taxi prestado por los agentes económicos de economía colaborativa como privado no guarda concordancia con lo regulado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RENAT). Este reglamento, en su artículo 3.61, considera al transporte privado como aquel que se realiza para

satisfacer necesidades propias sin que exista el pago de una contraprestación a cambio. En cambio, conforme al artículo 3.63.6, el servicio de taxi de naturaleza pública hace referencia a la prestación del servicio de transporte a favor de un tercero, a cambio de una retribución. De lo antes planteado, se afirma que el servicio de taxi prestado por los agentes económicos de economía colaborativa es un servicio de naturaleza pública, ya que si bien los conductores y usuarios son de naturaleza privada, en concordancia con lo regulado por el RENAT, el servicio que se presta mediante las plataformas virtuales es público, en tanto que existe una contraprestación económica, la cual será compartida entre el conductor y la empresa encargada de administrar la plataforma virtual.

Entonces, la solución ante esta problemática no es la creación de una nueva ley, ya que, en atención a la naturaleza de proveedores del servicio público de taxi, los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi mediante aplicativos ya estarían contemplados dentro del artículo 2.e), de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. No obstante, el artículo mencionado solo hace mención expresa a los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi de manera “tradicional”, es decir, aquellos que no forman parte de la economía colaborativa, de manera que hace mención a aquellos agentes que hacen uso de infraestructuras tangibles para prestar el servicio como terminales terrestres, estaciones u otros, dejando de lado a los agentes que participan o forman parte de una economía colaborativa:

**Artículo actual:** *“e) Servicio de Transporte de Personas: Servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente, haciendo uso del Sistema Nacional del Transporte Terrestre, terminales terrestres, estaciones de ruta u otro tipo de infraestructura complementaria que se considere necesaria para la adecuada prestación del servicio”*

El motivo de este vacío legal respecto a la ausencia de regulación de estos agentes de economía colaborativa se debe a la falta de modernización de nuestras normas, estas deben ir acorde a las necesidades del mercado, las cuales son cambiantes y evolucionan constantemente debido a la intervención de la tecnología, por lo cual, es conveniente la regulación de estos agentes económicos partícipes de la economía colaborativa. El objetivo de ello, no es reprimir la actuación de dichos agentes económicos, sino estimular la sana y leal competencia, lo cual beneficia tanto a proveedores como usuarios. En consecuencia, la hipótesis elaborada en la presente investigación ha sido corroborada, por ende, se realiza la propuesta de regulación de

los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, es la inclusión expresa de los mismos dentro del artículo 2.e), de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, quedando de la siguiente manera:

**Artículo modificado:** “e) *Servicio de Transporte de Personas: Servicio público habilitado por la autoridad competente a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente, haciendo uso del Sistema Nacional del Transporte Terrestre, terminales terrestres, estaciones de ruta u otro tipo de infraestructura complementaria y/o plataformas tecnológicas que se consideren necesarias para la adecuada prestación del servicio”.*

De esta forma, se reprimen los actos de competencia desleal de violación de normas cometidos por los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi mediante plataformas virtuales, ya que se especificaría expresamente que, para que dichos agentes presten el servicio de taxi deben contar con requisitos específicos como estar habilitados por la municipalidad, lo cual haría efectiva la aplicación del principio de igualdad ante la ley, ya que se equipararía la situación con el sector de taxi autorizado que ofrece el servicio de manera formal “tradicional”. Es así que, si ambos sectores prestar el servicio de taxi en similares condiciones, también deben mantener una regulación similar y cumplir con los mismos requisitos para actuar en el mercado.

## **Conclusiones**

Los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi mediante aplicativos cometen actos de competencia desleal de violación de normas, en tanto que, para participar del mercado de taxi, solo necesitan cumplir con los requisitos de dichos aplicativos, los cuales se encuentran referidos a las condiciones del vehículo y años de antigüedad del mismo, no obstante, incumplen con los requisitos exigidos a los “taxistas tradicionales”; por lo que, con la finalidad de evitar la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas, y en aplicación del principio de igualdad ante la ley, dichos agentes económicos deben cumplir con los mismos requisitos, ello en atención a su naturaleza de proveedores.

Por ende, es necesario regular expresamente a los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos en el ordenamiento jurídico peruano, en razón de reprimir los actos de competencia desleal que cometen y con ello solucionar la problemática de la inaplicación del principio de igualdad ante la ley en relación a las personas autorizadas para prestar el servicio de taxi “tradicionalmente”; además permitirá hacer efectiva la fiscalización de la actuación de estos agentes.

En ese sentido, para evitar la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas, es necesaria la regulación expresa de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos dentro del artículo 2.e), de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en razón que dicho artículo solo regula a los proveedores de taxi tradicional, excluyendo a los agentes de economía colaborativa; de esta forma, dichos agentes económicos estarán obligados de contar con la autorización de la autoridad correspondiente para poder operar en el mercado permitiendo la aplicación del principio de igualdad ante la ley.

## **Recomendaciones**

En la presente investigación se determinó que los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi mediante aplicativos cometen actos de competencia desleal de violación de normas, por ende, a razón de evitar la comisión de dichos actos, el legislador debería optar por la creación de un Reglamento que regule de manera más específica, la actuación de estos agentes de economía colaborativa.

Por otra parte, es necesario que nuestras autoridades nacionales finalmente establezcan la naturaleza jurídica de los aplicativos móviles de servicio de taxi, a fin de evitar confusiones y solucionar las situaciones de desigualdad y comisión de actos de competencia desleal.

Finalmente, existe la necesidad que el legislador modernice nuestra normativa nacional, en el sentido que esta debe ajustarse a la realidad social con la finalidad que no se produzcan situaciones de desigualdad o retrasos dentro del desarrollo de nuestro país, aunado a que los avances tecnológicos generan cambios constantes en la sociedad y las relaciones entre los agentes.

## Referencias

- Aguas, A. M., Angel, D. M. y Zuhuaga, R. A. (2021). *Vulneración de los derechos de los taxistas debido a la operación de plataformas de transporte no reguladas en Colombia* [Tesis de pregrado]. Universidad Cooperativa de Colombia. <https://n9.cl/ix1sl>
- Aldás, C. F. y Vallejo, A. D. (2019). *Aplicativo móvil para la utilización de taxis seguros en la ciudad de Ambato* [Tesis de pregrado]. Universidad Técnica de Ambato. <https://repositorio.uta.edu.ec/handle/123456789/30099>
- Arteaga, A. G. (2021). *La competencia desleal y la publicidad en las publicaciones de los influencers de Instagram en Lima 2021* [Tesis para optar el título profesional de abogada]. Universidad Privada del Norte. <https://n9.cl/4btwj>
- Asencio, M. M. y Ygnacio, M. M. (2019). *Las MIPYMES formales y su influencia en la generación de empleo en el Perú, 2013 – 2017* [Tesis de pregrado]. Universidad Privada Antonio Guillermo Urrrelo. <https://n9.cl/efs7u5>
- Atocha, C. A. (2017). *Las plataformas virtuales. Análisis del caso UBER ¿Una nueva modalidad de contratación laboral?* [Tesis de licenciatura en Derecho]. Universidad de Piura. <https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/2926>
- Burbano, F. X. (2019). *Economía colaborativa en el transporte urbano: estudio casuístico de los procesos de competencia desleal por violación de normas en contra de Cabify y Uber en la Unión Europea y Comunidad Andina* [Tesis de maestría]. Universidad Andina Simón Bolívar. <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/7225>
- Bustamante, K. S. (2019). *Análisis de la configuración estructural de la relación jurídica en los servicios prestados a través de plataformas virtuales: entre la laboralidad y el régimen civil* [Tesis de pregrado]. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. <https://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/2275>
- Chamorro, C. W. (2022). *Análisis del arrendamiento del Estadio Nacional para la realización de espectáculos deportivos y recreativos como un acto de competencia desleal por violación de normas por infracción del art.60 de la Constitución* [Tesis para optar el Título Profesional de Abogada]. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. <https://n9.cl/njedj>
- Espinoza, K. y Sandoval, J. (2021). *Plan de Negocios de Servicio de Conexión por aplicativo móvil – Taxi amiga* [Tesis de Maestría]. Universidad ESAN. <https://n9.cl/izulq>

- García, L. G., Kargl, J. y Esparza, R. (2020). Competencia económica en mercados digitales: la experiencia en México. *THEMIS Revista de Derecho*, (78), 427-441. <https://doi.org/10.18800/themis.202002.022>
- Gastelo, M. A. (2021). *Competencia desleal en las actividades empresariales de Municipalidades peruanas: criterios para evitar su comisión en aplicación del principio de subsidiaridad* [Tesis para optar el título de abogado]. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. <https://n9.cl/xgnzu>
- Gutiérrez, J. (2018). *La Relación Laboral en los nuevos Modelos Colaborativos* [Trabajo fin de grado]. Universidad de Valladolid. <https://n9.cl/45jz1>
- Martínez, F. (2020). Uber: entre la economía colaborativa, el transporte y la competencia desleal. *Revista Reflexiones sobre derecho privado patrimonial*, (1), 235-259.
- Meza, A. S. (2022). El caso UBER Perú: análisis de un acto de competencia desleal. *Revista de derecho YACHAQ*, (13), 259-274. <https://doi.org/10.51343/yq.vi13.931>
- Moreno, J. (2019). Competitividad y Economía de Internet. *La constitución en la sociedad y economía digitales, temas selectos de derecho digital mexicano*, 230-271. <https://n9.cl/wkw8t>
- Orozco, H. (2017). *Agentes económicos e intermediarios de la gentrificación. Estrategias y relaciones en la disputa por la brecha de renta del Pericentro de Santiago*. [Tesis de Magíster]. Universidad de Chile. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/143683>
- Payares, G. (2022). *40% de limeños de estratos A y B usa Apps de taxi una vez por semana*. Ecommerce News. <https://n9.cl/z315v>
- Pazos, J., Capurro, A. M., Mac Kee, G. y Escalante, A. (2020). *Lineamientos sobre Competencia desleal y publicidad comercial*. Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. <https://n9.cl/ybvaq>
- Perea, A. F. (2017). *Ni tanto que queme al santo ni tan poco que no lo alumbre. Economía colaborativa: ¿evolución de mercado o competencia desleal? Una visión desde el análisis económico del derecho*. <https://n9.cl/nihvo>
- Pérez, B. (2020). *Uber vs. Taxi: una perspectiva desde la competencia desleal* [Tesis de Grado]. Universidad de La Laguna. <https://n9.cl/762d0>
- Requena, M. T. y Rivasplata, P. G. (2020). *Búsqueda y selección de proveedores* [Trabajo de investigación]. Universidad Nacional de Piura. <https://n9.cl/xm3ss>
- Uber Perú. *Requisitos de vehículo*. <https://n9.cl/b1sa5>

### **Elementos normativos**

Decreto Legislativo N° 1044, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de la Competencia Desleal (26 de junio de 2008). <https://n9.cl/7vm7j>

Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Aprueban Reglamento Nacional de Administración de Transporte. (22 de abril de 2009). <https://n9.cl/z9gz2>

Expediente N° 8596-2018-23 (Lima). (1 de abril de 2019). <https://n9.cl/lr83eb>

Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. (7 de octubre de 1999). <https://n9.cl/4aztm>

Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. (8 de octubre de 1999). <https://n9.cl/hacf7>

Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor. (2 de setiembre de 2010). <https://n9.cl/467j>

Ordenanza Municipal N° 017-2009/MPCH (Chiclayo). (23 de noviembre de 2009). <https://n9.cl/zn84a>

Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR, “Proyecto de Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas”. (2 de mayo de 2016). <https://n9.cl/smgzp>

Resolución Final N° 1302-2016/SPC-INDECOPI (Lima). (6 de abril de 2016).

Resolución N° 0084-2020/SDC-INDECOPI (Lima). (5 de agosto de 2020). Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal. <https://n9.cl/lie1u>

Resolución N° 074-2015/CD 1-INDECOPI (Lima). (5 de agosto de 2015). <https://n9.cl/gj2fi>

Resolución N° 085-2017/CC3 (Lima). (13 de julio de 2017). <https://n9.cl/duprq>

Resolución N° 1251-2018/CC2 (Lima). (8 de junio de 2018). <https://n9.cl/cpw4yh>

Sentencia C-434/15 del Tribunal de Justicia (Unión Europea). (20 de diciembre de 2017). <https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=es&td=ALL&num=C-434/15>

## Anexos

### Anexo N° 1: Matriz de consistencia

<b>TESISTA:</b> Mery Nicole Racchumi Ruiz		
<b>ASESOR:</b> Carlos Augusto Tejada Lombardi		
<b>LINEA DE INVESTIGACION:</b> Ordenamiento Jurídico		
<b>TITULO:</b> Regulación de agentes económicos que ofrecen servicios de taxi por aplicativos para evitar la competencia desleal por violación de normas		
<b>PROBLEMA:</b> ¿De qué manera deberá plantearse la regulación de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, para evitar la competencia desleal de violación de normas?		
<b>CATEGORIAS CONCEPTUALES</b>		
Agentes económicos	Aplicativos de taxi	Actos de competencia desleal de violación de normas
<b>OBJETIVOS</b>		
<b>GENERAL:</b> Plantear la regulación expresa de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores, para evitar la competencia desleal de violación de normas		
<b>ESPECIFICOS</b>	Analizar la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas por parte de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores	
	Identificar los fundamentos que sustenten la necesidad de regular expresamente a los agentes económicos que ofrezcan el servicio de taxi por aplicativos en el ordenamiento jurídico peruano	
<b>HIPOTESIS</b>	Si se regula expresamente en la norma a los agentes económicos que ofrecen servicios de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores, entonces se evitará la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas	
<b>APORTE: PROPUESTA</b>		
Plantear la incorporación de los agentes económicos que brinden el servicio de taxi por aplicativos dentro del artículo 2 3), de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la finalidad de regular expresamente a dichos proveedores, para evitar la comisión de actos de competencia desleal y desigualdades entre estos y quienes brindan el servicio de taxi de manera tradicional.		

## Anexo N° 2: Esquema de resultado

TEMA	PROBLEMA	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	ESQUEMA DE RESULTADOS
Regulación de agentes económicos que ofrecen servicios de taxi por aplicativos para evitar la competencia desleal por violación de normas	¿De qué manera deberá plantearse la regulación de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, para evitar la competencia desleal de violación de normas?	Plantear la regulación expresa de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores, para evitar la competencia desleal de violación de normas	Analizar la comisión de actos de competencia desleal de violación de normas por parte de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores	<p><b>3.1. La comisión de actos de competencia desleal de violación de normas por parte de los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativos, considerándolos como proveedores</b></p> <p>Competencia desleal Actos de competencia desleal de violación de normas Los agentes económicos que ofrecen el servicio de taxi por aplicativo cometen actos de competencia desleal de violación de normas, por ser considerados proveedores</p>
			Identificar los fundamentos que sustenten la necesidad de regular expresamente a los agentes económicos que ofrezcan el servicio de taxi por aplicativos en el ordenamiento jurídico peruano	<p><b>3.2. Fundamentos que sustenten la necesidad de regular expresamente a los agentes económicos que ofrezcan el servicio de taxi por aplicativos en el ordenamiento jurídico peruano.</b></p> <p>Problemática entre el taxi compartido y las personas autorizadas para prestar el servicio de taxi. Inaplicación del Principio de igualdad ante la ley</p>