



El caso de UBER Perú: análisis de un acto de competencia desleal^[*]

The case of UBER Peru: analysis of an act of unfair competition

Anjana Shanta Meza Lazo^[**]

Resumen: el caso de los aplicativos móviles de taxi resulta ser un tema interesante de análisis en el Derecho de la Competencia, más aún si se debate sobre la comisión de actos de competencia desleal. Por ello, en el siguiente artículo analizaré el caso de UBER Perú, el aplicativo de taxis más conocido en el país y, para efectos de la investigación, me centraré en la situación de UBER Perú en Lima. Considerando ello, sostengo que existe un caso de competencia desleal por violación de normas cometido por UBER Perú, debido a que, para ejercer sus actividades, no cuenta con el permiso de la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) de la Municipalidad. De esta manera, a lo largo del artículo brindaré argumentos basados en un recuento de importantes pronunciamientos de entidades estatales peruanas, así como casos extranjeros, los cuales permitirán una mejor comprensión sobre el tema y la postura asumida.

Palabras claves: competencia desleal, UBER, Indecopi, servicio de taxi, aplicativos móviles

Abstract: the case of mobile taxi applications turns out to be an interesting topic for analysis in Competition Law, even more so if the commission of acts of unfair competition is debated. Therefore, in the following article, I will analyze the case of UBER Peru, the best-known taxi application in the country and, for the purposes of the investigation, I will focus on the situation of UBER Peru in Lima. Considering this, I argue that there is a case of unfair competition for violation of regulations committed by UBER Peru, because, to carry out its activities, it does not have the permission of the Urban Transport Management (GTU) of the Municipality. In this way, throughout the article I will provide arguments, based on an account of important pronouncements by Peruvian state entities, as well as foreign cases, which will allow a better understanding of the issue and the position taken.

Keywords: unfair competition, UBER, Indecopi, taxi service, mobile applications

[*] Dedico este artículo a mi sobrina Kamila y en memoria de mi abuelo Celso.

[**] Estudiante de pregrado de Derecho en la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Asistente de cátedra en la Facultad de Derecho de la PUCP y miembro de la asociación civil IUS ET VERITAS. Correo electrónico: anjana.meza@pucp.edu.pe
Código ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3305-668X>

I. INTRODUCCIÓN

El sistema de competencia desleal en el Perú busca lograr el óptimo funcionamiento del proceso competitivo y, para ello, reprime todos los actos o conductas que tengan por efecto —real o potencial— afectar dicho funcionamiento adecuado. Respecto del marco legal, la Ley de Represión de la Competencia Desleal (Decreto Legislativo N.º 1044) incluye una lista enunciativa de actos de competencia desleal.

Dentro de esta lista, conforme a lo establecido en el artículo 14.1. del Decreto Legislativo N.º 1044, se reprime, como un acto de competencia desleal, los actos de violación de normas 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 su vez, el artículo 14.2.b) señala que:

«la infracción de normas imperativas quedará acreditada 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. En caso sea necesario, la autoridad requerirá a la autoridad competente un informe con el fin de evaluar la existencia o no de la autorización correspondiente».

Considerando ello, en el siguiente artículo, analizaré la existencia de un posible acto de competencia desleal cometido por UBER Perú tomando como referencia la ciudad de Lima. Este aplicativo móvil de taxi ingresó al mercado nacional, específicamente a Lima, en el año 2014 y, desde su entrada, se ha enfrentado a los taxistas formales, entendiéndose por «formales» a aquellas empresas de taxis que están registrados en la Municipalidad Metropolitana de Lima y cuentan con la autorización para brindar el servicio de taxi. La principal crítica ha sido que UBER Perú comete un acto de competencia desleal porque no cumple con

los requisitos para brindar el servicio de taxi, entre ellos y el más importante contar con el permiso de la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) de la Municipalidad, requisito que figura en el artículo 12.1 de la Ordenanza N.º 1684: «están obligados a contar con la autorización de servicio otorgada por la GTU, todas aquellas personas naturales o jurídicas, que presten el servicio de taxi en Lima Metropolitana».

De esa manera, la pregunta que motivó este artículo fue la siguiente: ¿habría un acto de competencia desleal por parte de UBER Perú por no cumplir con el requisito de contar con el permiso de la GTU de la Municipalidad Metropolitana de Lima para brindar el servicio de taxi? A partir de doctrina encontrada, Derecho Comparado y Resoluciones administrativas y judiciales, sostengo que UBER Perú sí incurre en un acto de competencia desleal por violación de normas al no contar con la autorización que se requiere obligatoriamente para desarrollar la actividad de servicio de taxi. Este supuesto de competencia desleal estaría establecido en el artículo 14.2.b) del Decreto Legislativo N.º 1044. Para argumentar mi postura, desarrollaré tres aspectos importantes en el presente artículo: la calificación de UBER Perú como proveedor de servicio de taxi; las experiencias y pronunciamientos relacionados a UBER en otros países; el daño concurrencial ilícito causado por UBER Perú; y la necesidad de una expresa regulación normativa de aplicativos móviles de taxi como UBER Perú.

II. CALIFICACIÓN DE UBER PERÚ: ¿INTERMEDIARIO O PROVEEDOR DEL SERVICIO DE TAXI?

Considero que UBER Perú debe cumplir con todas los requisitos y disposiciones legales para desarrollar su actividad económica en el mercado, al igual que los taxistas formales, pues es una empresa proveedora de servicios de taxi. No obstante, ha habido varios cuestionamientos y contradicciones sobre esta calificación (inclusive dentro del Indecopi).

Por ello, a continuación, desarrollaré los pronunciamientos sobre esta calificación, haciendo referencia a las Resoluciones Finales N.º 085-2017/CC3 y N.º1251-2018/CC2 de la Comisión de Protección al Consumidor del Indecopi; el Expediente N.º 8596-2018-23 de la Quinta Sala Especializada de lo Contencioso-Administrativo con Subespecialidad en Temas de Mercado de la Corte Superior de Justicia de Lima que vio la Resolución Final N.º1251-2018/CC2 en un proceso contencioso-administrativo; y me referiré también a los pronunciamientos de la Sala Especializada en Defensa de la Competencia referido a UBER Perú (Resolución N.º 084-2020/SDC-INDECOPI), así como los pronunciamientos de la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal del Indecopi: caso Uber (Resolución N.º 043-2019/CCD-INDECOPI), caso Easy Taxi (Resolución N.º 099-2015/CD1-INDECOPI) y caso Cabify (Resolución N.º 074-2015/CD1-INDECOPI). Estos dos últimos son aplicativos que tienen una dinámica muy similar a UBER Perú.

Considero relevante hacer mención a dichos pronunciamientos porque, por un lado, la Comisión de Protección al Consumidor del Indecopi, así como la Corte Superior de Justicia de Lima califican como proveedor del servicio de taxi a UBER Perú y, por consiguiente, obligado a cumplir con la normativa imperativa interna para desarrollar su actividad económica. Por otro lado, los pronunciamientos de la Sala Especializada en Defensa de la Competencia y de la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal del Indecopi señalan que los aplicativos móviles [como UBER Perú] no son proveedores de servicios y, por ende, no están obligados a cumplir con la normativa interna imperativa para proveedores de productos y servicios (como los de taxi).

Comenzaremos con el pronunciamiento de UBER Perú y las razones que brinda para no considerarse a sí mismo como proveedor del servicio de taxi. Luego, nos referiremos a la aparente contradicción entre los pronunciamientos de la Corte Superior de Justicia, la

Comisión de Protección al Consumidor, la Sala Especializada en Defensa de la Competencia y la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal que forman parte del Indecopi.

1. Pronunciamiento de UBER Perú y cuestionamiento

La Resolución Final N.º 1351-2018/CC2 (fundamento 6) recoge la posición de UBER Perú al señalar que este no se desempeña como proveedor del servicio cuestionado [servicio de taxi], pues no entabla la relación directa de consumo con los usuarios de la aplicación. Además, no les cobra ninguna contraprestación por el uso de la aplicación y, finalmente, se encarga solo de la publicidad y el marketing de la aplicación. En los siguientes párrafos, rebatiré dichos argumentos señalados por UBER Perú y sustentaré que este sí es un proveedor, por lo que debe cumplir con los requisitos y disposiciones exigidas por la ley en el sector de transporte (taxi).

En primer lugar, UBER Perú considera que no entabla una relación directa de consumo con el usuario y, por ello, ya no es un proveedor. Esto último sería un error, debido a que cuando una persona utiliza la aplicación, UBER Perú se relaciona con ella al pedirle información acerca de su destino y la movilidad en la cual le gustaría desplazarse.

En consecuencia, existe una relación de consumo, la cual es definida por el numeral 5 del artículo IV del Título preliminar de la Ley N.º 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, como una «relación por la cual un consumidor adquiere un producto o contrata un servicio con un proveedor a cambio de una contraprestación económica». Complementando esta definición, debemos también precisar el elemento «servicio». Este, según el numeral 4 del artículo IV del Título preliminar de la Ley N.º 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, hace referencia a «cualquier actividad de prestación de servicios que se ofrece en el mercado». Considerando ello, existe un usuario, un proveedor (UBER Perú) y un ser-

vicio de taxi que sería materia de transacción comercial y que buscaría adecuarse a la petición del usuario.

En cuanto a este último punto, considero que UBER Perú, en base a la información que recabó, busca darle al usuario un servicio idóneo, por lo que el taxi que lo transportará deberá cumplir con los requerimientos solicitados por él y será uno que esté cerca al punto de partida del usuario para que llegue más rápido a recogerlo. Asimismo, UBER Perú (y no el taxista de aplicativo) es quien se encarga de fijar el precio de ese servicio en base a criterios como la hora, el tráfico, la demanda y la lejanía; y el taxista de aplicativo debe aceptarlo (incluso en casos en los que, por ejemplo, los viajes son gratis).

Con ello, demostramos que existe una relación de consumo entre UBER Perú y el usuario. Esta relación permitiría acreditar que UBER Perú sería un proveedor de servicio de taxi que solicita información a los usuarios del aplicativo para darles un servicio idóneo por un precio fijado por UBER Perú y que deberá ser aceptado por el taxista de aplicativo, quien solo se encarga de ejecutar el servicio de transporte que ya fue ofrecido y negociado por UBER Perú.

En segundo lugar y en relación a lo anterior, UBER Perú señala que no cobra a sus usuarios por el uso del aplicativo y que, por ello, no es proveedor. En esta parte es necesario diferenciar el uso del aplicativo del servicio de taxis. UBER Perú se dedicaría a brindar el servicio de taxi por el cual sí cobra, pero, para realizar el cobro, tiene al taxista de aplicativo, quien, en el caso de los pagos en efectivo, deberá depositar cada mes un monto de dinero (25 %)^[1] a UBER Perú por cada viaje realizado y, en el caso de los pagos con tarjeta, el taxista de aplicativo recoge cada mes el monto dinerario con los descuentos (del 25 %) hechos por UBER Perú a cada uno de los viajes. En esta

parte, considero que el precio por el cual se ofrece el servicio de transporte en taxi incluiría el pago a UBER Perú como proveedor del servicio y, si descontamos ese monto, quedaría la remuneración (que en este caso sería variable) para el taxista de aplicativo, dependiendo de los viajes que haya realizado en el mes. Por ende, concluyo que el usuario terminaría pagando un porcentaje del precio al proveedor por el servicio de taxi brindado a través del taxista/conductor de aplicativo.

De esa manera, evidenciaríamos que la empresa UBER Perú estaría lucrando al obtener ganancias por el servicio de taxi que brinda por aplicativo. Un punto interesante a analizar es que hemos estado considerando como usuarios de este servicio solo a los pasajeros, más no a los conductores. Siguiendo el numeral 1 del artículo IV del Título Preliminar de la Ley N.º 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, un consumidor o usuario es aquel que adquiere, utiliza o disfruta como destinatario final un servicio en beneficio propio o de su grupo familiar o social. En consecuencia y teniendo en cuenta que el servicio que brinda UBER es el de transporte a través de taxi, solo los pasajeros podrían ser considerados como consumidores o usuarios, pues son los destinatarios finales de este servicio brindado por UBER.

En tercer lugar, UBER Perú señala que es solo una empresa de marketing y no una proveedora. Al respecto, considero que realizar publicidad sobre un servicio es parte de las actividades de una empresa o proveedor que quiere promocionar sus productos o servicios. En este caso, el hecho de que UBER Perú se encargue de la realización de publicidad sobre el servicio de taxi por aplicativo no le quita su calidad de proveedor, ya que puede encargarse de promocionar su servicio de transporte con taxis y seguir proveyendo este servicio a los usuarios.

[1] Mira Cómo se Hace (2020) ¿Qué porcentaje cobra UBER? ¿Cuánto dinero gana UBER por cada viaje?. <https://miracomosehace.com/porcentaje-cobra-uber-viaje/>

Asimismo, evidenciamos su calidad de empresa proveedora de servicio de taxi cuando, por ejemplo, sus taxistas de aplicativo obtienen una mala calificación por parte de los usuarios. En este supuesto, UBER Perú, como una manera de amonestación, desactiva sus cuentas (UBER Blog, 2018). UBER Perú entiende que esa mala calificación se debió a que el taxista no cumplió con los requerimientos solicitados por este aplicativo, el cual usualmente busca amabilidad, rapidez y eficiencia en el servicio de taxi que brinda. De esa manera, comprobamos que UBER Perú también fiscalizaría la manera en que sus taxistas se desempeñan porque estaría en juego la imagen de UBER Perú como proveedor del servicio de taxi.

2. Pronunciamientos del Indecopi: ¿Indecopi vs. Indecopi?

Habiendo señalado lo expresado por UBER Perú, nos referiremos ahora a los pronunciamientos del Indecopi. Comentaré un primer pronunciamiento que señala que UBER Perú es un proveedor de servicios y, por ende, debería cumplir con los requisitos imperativos para llevar a cabo su actividad (brindar el servicio de transporte en taxi).

En la Resolución N.º 085-2017/CC3 se sancionó a UBER Perú por infringir el artículo 2 del Código de Protección al Consumidor que señala la obligación del proveedor de brindar información sobre los términos y condiciones de los productos y servicios ofrecidos [en este caso, el servicio de taxi], ya que no habrían informado oportunamente a sus usuarios que cuando se utilizan tarjetas de crédito como medio de pago, los viajes hechos podrán cobrarse en dólares (fundamento 63). En el fundamento 25, la Comisión de Protección al Consumidor señaló que UBER Perú estaba obligado a brindar dicha información al ser el proveedor del servicio de taxi. Esta última afirmación aparece nuevamente de forma expresa en el fundamento 62 de la Resolución.

Es así como evidenciamos que, en esta Resolución, dicha Comisión considera que

UBER Perú es un proveedor de servicio de taxi [y no un intermediario]. Por consiguiente, estaría obligado a cumplir con la normativa interna relacionada a la actividad económica que desempeñaría.

En la Resolución N.º 1251-2018/CC2, en el fundamento 48, la Comisión de Protección al Consumidor señaló que:

«[...] de la revisión del aplicativo móvil de Uber, se advierte que, a través de este, ofrece sus servicios y realiza las transacciones para el cobro del mismo. Adicionalmente, debe tenerse en consideración que los aplicativos móviles también constituyen portales web y, por ende, constituyen un medio virtual a través del cual se generan relaciones comerciales».

De lo anterior, podemos nuevamente apreciar que, para esta Comisión, UBER Perú sería un proveedor que ofrece un servicio que vendría a ser el transporte en taxi y mantendría una relación comercial con el usuario. Por lo tanto, debería cumplir con las normas imperativas que le imponen obligaciones. En dicha Resolución, se sanciona a UBER Perú por cometer una infracción al artículo 150 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, pues no contaba con un libro de reclamaciones virtual dentro de su aplicativo, tal como lo exige también el art. 4B del Reglamento del Libro de Reclamaciones (Decreto Supremo N.º 011-2011-PCM). Esta norma sería imperativa para todo proveedor que ofrezca un producto o un servicio y, en dicha resolución, se señala que UBER Perú debió implementar el libro de reclamaciones virtual al ser un proveedor virtual.

La razón de por qué sería un proveedor virtual y, por ende, estaría obligado a cumplir con las normas imperativas, como en este caso sería el contar con un Libro de Reclamaciones, guarda relación con la definición de proveedor virtual que aparece en el artículo 3.6. del Reglamento del Libro de Reclamaciones. Dicho artículo señala que se considerará proveedor virtual al proveedor que establece

sus relaciones de consumo a través de portales web o que realiza su actividad utilizando la internet^[2]. Teniendo en cuenta esa definición sobre el proveedor virtual, UBER Perú calzaría en ella, ya que utiliza su aplicativo que requiere internet para desarrollar su actividad como el de servicio de transporte en taxi.

UBER Perú apeló dicha resolución de la Comisión de Protección al Consumidor que, al atribuirle el calificativo de proveedor de servicios, lo sancionaba por incumplir una norma imperativa. UBER Perú señaló que no era un proveedor de servicios, sino solo un intermediario y, por consiguiente, no estaba obligado a cumplir ninguna norma imperativa para empresas proveedoras de productos o servicios (de taxi). Así, dio inicio a un proceso contencioso-administrativo ante la Corte Superior de Justicia de Lima, la cual, en el fundamento 48 del Expediente N.º 8596-2018-23, ratifica la calificación de proveedor de servicios, dada por la Comisión de Protección al Consumidor. La Corte sostiene que UBER Perú sí ofrece el servicio de taxi y realiza el cobro del mismo y, al ser un aplicativo virtual, constituye un medio virtual y, por ende, es considerado un proveedor virtual que debe cumplir con las normas imperativas para desarrollar su actividad en el mercado y, en este caso, contar con un Libro de Reclamaciones para que los usuarios puedan también brindar sus quejas o sugerencias.

Lo anterior nos evidencia que, para la Comisión de Protección al Consumidor del Indecopi (en dos Resoluciones Finales mencionadas) y para la Corte Superior de Justicia de Lima que vio uno de esos casos en un proceso contencioso-administrativo, UBER Perú tendría la calificación de proveedor de servicios de taxi. Por consiguiente, estaría obligado a cumplir las disposiciones legales imperativas para

que desarrolle correctamente su actividad en el mercado peruano.

De igual manera, me referiré brevemente a algunas resoluciones de la Comisión de Protección al Consumidor del Indecopi sobre el aplicativo Easy Taxi, el cual, si bien no es objeto central de este análisis, sí resulta importante, puesto que es un aplicativo móvil de taxi que tiene una dinámica muy similar a UBER Perú. En la Resolución Final N.º 1302-2016/SPC-INDECOPI (p. 12), se señala que los aplicativos de taxi brindan un servicio de transporte de pasajeros. Asimismo, en la Resolución Final N.º 1302-2016/SPC-INDECOPI (p. 6) se señala que Easy Taxi y las demás plataformas de taxis se dedicarían a la prestación del servicio de taxi, es decir, brindarían el servicio de transporte urbano de pasajeros mediante taxis. En ambas resoluciones, la Comisión de Protección al Consumidor de Indecopi es bastante clara al señalar que, para ella, Easy Taxi, así como los demás aplicativos móviles de taxi [en los que se incluye UBER Perú], son proveedoras de servicios.

Sin embargo, la Sala Especializada en Defensa de la Competencia y la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal plantean pronunciamientos distintos a los señalados por la Comisión de Protección al Consumidor. Por ejemplo, en la Resolución N.º 043-2019/CCD-INDECOPI y la Resolución N.º 084-2020/SDC-INDECOPI que confirmó la resolución anterior, se señala que UBER Perú no brinda el servicio de taxi, sino que es solo un intermediario, por lo que no está obligado a cumplir con la normativa que establece acreditar la tenencia de un título habilitante para prestar el servicio de taxi. Entonces, al no ser una empresa de taxis, no puede cometer actos de competencia desleal.

[2] El numeral 3.6 del artículo 3 del Reglamento del Libro de Reclamaciones establece lo siguiente: Proveedor virtual: Es el proveedor con RUC que establece sus relaciones de consumo a través de portales web. Por su parte en la exposición de motivos de esta norma, se precisó que se agregó, en el numeral 3.6, la definición «proveedor virtual», la cual identifica a aquellos proveedores que realizan su actividad comercial utilizando la internet.

De igual manera, Guerrero (2017) hace referencia al caso de aplicativos similares como Cabify (Resolución N.º 074-2015/CD1-INDECOPI) o Easy Taxi (Resolución N.º 099-2015/CD1-INDECOPI) que fueron denunciados por actos de competencia desleal. En dicho caso, los demandantes, los grupos de taxistas formales y empresas tradicionales dedicadas al transporte privado, señalaron que estos aplicativos de taxi (muy similares a la dinámica de UBER Perú) cometían actos de competencia desleal porque no cumplían con los requisitos para operar en el mercado de servicio de transporte a través de taxis. Es decir, según los demandantes, habría un acto de violación de norma. Los demandantes se referían particularmente al requisito de contar con un permiso de la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) de la Municipalidad Metropolitana de Lima para desempeñar el servicio de taxi que sí se les exigía a ellos, pero no a UBER Perú. No obstante, la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal declaró infundadas estas denuncias y señaló que los aplicativos móviles de taxi no podían cometer infracción a normas imperativas para proveedores de servicio de taxi porque no estaba acreditado que estos aplicativos, *per se*, concurren en el mercado de prestación de servicios de taxi y que solo eran meros intermediarios.

Asimismo, según Valencia-Dongo (2015), «UBER Perú, así como similares aplicativos móviles, no son empresas que prestan el servicio de taxi y, por ende, no pueden cometer infracciones de normas porque no están obligados a cumplirlas» (p. 1). En el mismo sentido, Rodríguez (2016) señala que «estos aplicativos móviles de taxi, como UBER Perú, no serían empresas que se encargarían de proveer el servicio de taxi, sino que funcionarían como intermediarias o colocadoras».

Por esta razón, este último autor está muy de acuerdo con el pronunciamiento de la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal brindado en la Resolución N.º 099-2015/CD1-INDECOPI (caso Easy Taxi) que

señala que este aplicativo [con dinámica muy similar a UBER Perú] de ninguna manera presta el servicio de transporte en la modalidad de taxi. A su vez, el autor está en contra de los pronunciamientos de la Comisión de Protección al Consumidor que atribuirían la calificación de proveedor de servicio de taxi a UBER Perú y a aplicativos móviles de taxi similares. Es más, Rodríguez critica tanto esa calificación que la nomina a ser «candidata al más desacertado pronunciamiento emitido en materia de protección al consumidor en los últimos años» haciendo especial referencia a la Resolución N.º 1302-2016/SPC-INDECOPI de la Comisión de Protección al Consumidor. Esta Resolución califica a Easy Taxi como «proveedor de servicio» y señala que habría una contratación del servicio de taxi por parte del usuario.

Analizando los pronunciamientos de UBER Perú, la Corte Superior de Justicia de Lima y, sobre todo, los pronunciamientos de la Sala Especializada en Defensa de la Competencia, la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal y la Comisión de Protección al Consumidor del Indecopi, resulta manifiesto que no existe unanimidad en la calificación de UBER Perú y, en realidad, de todos los aplicativos móviles de taxi, como proveedor de servicios. Hasta que no haya unanimidad sobre esta calificación, seguirá existiendo la interrogante sobre si deberían o no cumplir las normas imperativas vinculadas al mercado del servicio de taxis.

Personalmente, me encuentro a favor de los pronunciamientos emitidos por la Comisión de Protección al Consumidor en sus diversas Resoluciones, algunas de las cuales fueron presentadas en este artículo y que calificaban a UBER Perú y a los aplicativos móviles de taxi como proveedores del servicio de taxi y, por lo tanto, obligados a cumplir con normas imperativas para poder desarrollar su actividad en el mercado del servicio de taxis. Esto, debido a que, aparte de que hubo firmeza y continuidad en dicha calificación en todas sus Resoluciones analizadas, la Comisión de Protección

al Consumidor toma una postura que es más cercana a la realidad. Es decir, mediante sus Resoluciones, logra que el Derecho evolucione y que esté en concordancia con lo que sucede en la realidad, ya que promueve que el Derecho se adecúe y contemple nuevos supuestos, sobre todo, los relacionados con la tecnología.

Asimismo, la postura de la Comisión de Protección al Consumidor que considera como un proveedor de servicio de taxi a UBER Perú (y aplicativos similares) guarda concordancia con pronunciamientos internacionales. Muchos de estos, aparte de atribuir a UBER la calificación de proveedor de servicio de taxi obligado a cumplir con la normativa interna, sancionaron a UBER (de sus países) por competencia desleal al no respetar los requisitos y obligaciones legales exigidos para llevar a cabo la actividad del servicio de taxi. En los siguientes párrafos, me referiré a algunas experiencias extranjeras sobre UBER y competencia desleal.

III. EXPERIENCIAS EXTRANJERAS SOBRE UBER: EL CASO COLOMBIANO Y OTROS CASOS INTERNACIONALES

En Colombia, a inicios del año 2020, COTECH, una empresa de comunicaciones y transportes que se dedica a coordinar taxis a través de sistemas de radio y teléfono denunció a UBER Colombia por competencia desleal al no contar con licencias estatales para prestar dicho servicio (Expediente 2016-102106 y Acta N.º 2383). La Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) señaló que UBER Colombia estaba incurriendo en un acto de competencia desleal y que, mientras la compañía no prestase un servicio conforme a la regulación del transporte individual de pasajeros, el uso de este aplicativo estaría bloqueado en todo el territorio colombiano. De igual manera, el Ministerio de Transporte de Colombia (citado en De la Torre, 2020) señaló que es necesario que el servicio de transporte en vehículo privado esté habilitado por el Estado, específicamente por dicho Ministerio, ya que, en Colombia, no está permitido prestar el servicio de transporte

en un vehículo privado si no se cuenta con licencia y esta regla sería absoluta y no admitiría excepciones.

Es por esta razón que se determinó que UBER Colombia, al brindar el servicio de taxi sin tener el permiso para coordinar taxis mediante aplicativo, el cual sí lo tenía COTECH que coordina taxis por radio y teléfono, había incurrido en un acto de competencia desleal por violación de normas presente en el artículo 18 de la Ley colombiana N.º 256 de 1996. Este artículo señala lo siguiente: «se considera desleal la efectiva realización en el mercado de una ventaja competitiva adquirida frente a los competidores mediante la infracción de una norma jurídica. La ventaja ha de ser significativa».

Este artículo es muy similar al artículo peruano, específicamente, al supuesto del artículo 14.2.b) de la Ley de Represión de la Competencia Desleal (Decreto Legislativo N.º 1044) que señala lo siguiente:

La infracción de normas imperativas quedará acreditada 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. En caso sea necesario, la autoridad requerirá a la autoridad competente un informe con el fin de evaluar la existencia o no de la autorización correspondiente.

A pesar de la similitud de la norma en ambos países, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) de Colombia tendría un razonamiento distinto al de la Sala Especializada en Defensa de la Competencia y la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal del Indecopi. En el caso colombiano, es imperante que UBER, al igual que los taxistas formales, cumpla con los requisitos y obligaciones para brindar el servicio de taxi, mientras que, en el caso peruano, UBER no tendría por qué estar obligado a cumplir con los requisitos ni obligaciones relacionadas al servicio de taxi, porque UBER [ni aplicativos similares] serían provee-

dores de dicho servicio, sino intermediarios que no participan en el mercado.

Refiriéndonos a experiencias sobre el tema en otros países (De la Torre, 2020 y Ramos, 2015), encontramos a Costa Rica, donde en el año 2015, el Consejo de Transporte Público de Costa Rica declaró ilegal todas las operaciones de UBER Costa Rica porque no cumplían con su normativa interna. Por su parte, hace algunos años, en Brasil, hubo varias protestas contra UBER Brasil, incluso la presidenta de ese entonces, Dilma Rousseff, dijo que el gobierno federal debía ser quien regule este servicio, ya que, en caso no se regule, UBER Brasil estaría afectando el trabajo de los taxistas registrados (Reuters, 2015). En Dinamarca, en el año 2017, UBER Dinamarca se retiró del mercado de dicho país porque consideró que los requisitos para la operatividad de taxis a los que estaba obligado le eran imposibles de cumplir (Merendino, 2017).

Los casos mencionados podrían llevar a pensar que la empresa UBER, en estos países —y en el nuestro también— no está de acuerdo con que se regule la actividad que realiza ni con que esté obligado a cumplir ciertos requisitos estatales. Ello se evidenciaría en el comunicado que publicó al despedirse de Colombia: «[...] Colombia es el primer país del continente en cerrarle las puertas a la tecnología» (citado en Barranzuela, 2020).

Habiendo presentado experiencias sobre UBER y competencia desleal en otros países, considero que la postura de la Sala Especializada en Defensa de la Competencia y la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal del Indecopi resulta ser debatible y, por ende, interesante de analizar. Actualmente, existe una normativa exigible para quienes desean brindar el servicio de taxi en el mercado y que resulta aplicable para las empresas de taxi debidamente registradas, pero no para UBER Perú. ¿En qué se justificaría esa diferencia? ¿Se podría argumentar que ello constituiría una barrera de acceso al mercado para los aplicativos como UBER Perú?

Considero que dicha diferenciación no encuentra argumento alguno, sino que, más bien, causa que UBER Perú tenga una ventaja sobre los taxistas formales, a quienes provocaría un daño concurrencial ilícito al estar esa ventaja sustentada en la violación del artículo 12.1. de la Ordenanza N.º 1684 que se refiere a la obligatoriedad de contar con un permiso de la Municipalidad para llevar a cabo el servicio de taxi. Aquello constituiría un acto de competencia desleal, según el artículo 14.2.b) de la Ley de Represión de la Competencia Desleal. A continuación, procederé a sustentar ello en los siguientes párrafos.

IV. ¿DAÑO CONCURRENCIAL ILÍCITO A LOS TAXISTAS FORMALES CAUSADO POR UBER PERÚ?

Si planteásemos que UBER Perú tiene la preferencia de los usuarios de taxi, ello no sería *per se* negativo, ya que puede significar que el servicio que este ofrece es el mejor, lo cual, aparte de beneficiar al proveedor de este servicio, beneficiaría también al usuario/pasajero del mismo al obtener el servicio más eficiente. Por ende, el daño que causaría a sus competidores que también brindan el servicio de taxi, como restarles clientela, sería lícito porque, según el sistema competitivo, la empresa más eficiente es la que gana y permanece en el mercado (Indecopi 2013, p. 25). Sin embargo, este daño en los otros competidores no sería tolerado por el ordenamiento si está basado en un acto de violación de normas que es lo que sucedería con UBER Perú.

En el caso de UBER Perú, según una encuesta realizada por Paredes et al. (2016, p. 82-88), las principales razones de preferencia de los usuarios por dicho aplicativo son el tiempo, el trato y el precio. Primero, los entrevistados prefieren obtener el servicio de taxi de UBER Perú por el tiempo, puesto que saben que podrán acceder al servicio de taxi de manera muy rápida, ya que solo esperarán unos minutos hasta que llegue su taxi (el más cercano) a recogerlos. Segundo, los entrevistados valoran

el trato y la manera en que el servicio es brindado, rescatan bastante el tema de la amabilidad en pequeños detalles como el saludo, el poder escoger la música; la limpieza y el buen estado del auto; y la elección de la mejor ruta para llegar al destino. Tercero, los entrevistados destacan, sobre todo, el precio que, en promedio, es menor al de sus competidores.

Considero que tanto el tiempo, así como el trato y la manera en que el servicio es brindado por UBER Perú no representarían un problema, pues el hecho de que el usuario pueda acceder rápidamente a un taxi y reciba amables atenciones sería una forma válida de lograr la preferencia de los usuarios. No obstante, el problema podría darse en el precio ofrecido por UBER Perú y, sobre todo, en la manera en que este aplicativo ingresa al mercado del servicio de taxi.

El hecho de que una empresa tenga un precio menor a la de sus competidores es, en principio, una manera válida para ganar la preferencia de los usuarios. Sin embargo, en el caso de UBER Perú, el precio se derivaría de una ventaja que UBER Perú habría obtenido a causa de un acto de violación de norma. Al no cumplir con los requisitos y disposiciones normativas necesarios para brindar el servicio de taxi, no habrían incurrido en gastos de trámite y obtención de permisos, lo que significaría un ahorro de costos (Indecopi 2018, p. 27). Según Barroso y Picón (2004), los costos en que se incurren para producir un producto u ofrecer un servicio siempre influyen en el precio porque el proveedor los traslada a los consumidores. En el caso de las empresas de taxis formales, las cuales sí habrán tenido que incurrir en gastos de trámite y obtención de permiso para poder, legalmente, llevar a cabo el servicio de taxi trasladarán esos costos a sus usuarios a través del precio.

Considerando ello, resulta necesario indagar en los requisitos [y costos] para ingresar al mercado del servicio de taxi, los cuales son exigidos a las empresas de taxis formales, entendiéndose por «formales» a aquellas que

están registrados en la Municipalidad de Lima y cuentan con el permiso de la GTU. Si bien puede haber varios requisitos para llevar a cabo legalmente el servicio de taxi, me referiré, en los siguientes párrafos, al requisito más importante que es el permiso ante la Gerencia de Transporte Humano (GTU) de la Municipalidad Metropolitana de Lima, presente en el artículo 12.1. de la Ordenanza N.º 1684. Dicha ordenanza regula la prestación del Servicio de Taxi en Lima Metropolitana y, según su artículo 12.1, es de obligatorio cumplimiento para todas las personas, naturales y jurídicas, que presten el servicio de taxi en Lima Metropolitana.

V. EL PERMISO ANTE LA GERENCIA DE TRANSPORTE HUMANO (GTU) DE LA MUNICIPALIDAD DE LIMA

En Perú, los costos de autorización para prestar el servicio de taxi varían si se trata de un taxi independiente o de taxi estación o remisse (Miranda, 2017). El taxi independiente es el servicio de transporte en automóvil que una persona natural prestaría de manera individual y que le permitiría recoger pasajeros libremente en la vía pública. El taxi estación se refiere a una empresa que tiene una flota de taxis (mínimo 10) que podrán recoger pasajeros libremente en la vía pública. El taxi remisse es el servicio ofrecido por una empresa que cuenta con una flota de taxis (mínimo 10) que solo podrán recoger pasajeros en un punto señalado por la central. El derecho a trámite, en el caso del taxi independiente, es de S/ 53 y, en el caso del taxi estación o remisse, es de S/ 286.30 (Municipalidad de Lima s/f-a). Por su parte, la obtención o renovación de la Tarjeta Única de Circulación (TUC) costaría S/ 22.90 por vehículo (Municipalidad de Lima s/f-b).

Teniendo en cuenta estas definiciones y precios, en el caso de las empresas que brindan el servicio de taxi a través de operadora (taxi remisse), estarían pagando un total de S/.309.20 para poder iniciar su actividad en el mercado de servicio de taxi. Esta figura de taxi es la que más se parecería a UBER Perú, pues

to que, a través del aplicativo, un taxi se dirige a recoger al usuario/pasajero en un punto previamente señalado para llevarlo a su destino.

En ese sentido, consideraría que UBER Perú debería tramitar y contar con el permiso de la «flota» de los vehículos utilizados para el servicio de taxi ante la Gerencia de Transporte Humano (GTU) de la Municipalidad y también obtener la Tarjeta Única de Circulación (TUC), pues, de alguna manera, tendría una dinámica similar a la del taxi remisista. La empresa UBER Perú haría, de manera análoga, la labor de una central que tendría una flota de taxis a su disposición, cada uno de los cuales se encargaría de recoger a los pasajeros en puntos de localización previamente señalados, en este caso no por teléfono ni radio, sino por el aplicativo.

Al haber tantas similitudes entre el servicio del taxi remisista y el servicio brindado por UBER Perú, correspondería a este último también realizar el trámite de permiso y pagar un monto similar a S/.309.20 para poder brindar el servicio de taxi. Sin embargo, UBER Perú, al reconocerse solo como un intermediario, no se ve obligado a realizar dicho trámite ni dicho pago.

En consecuencia, y al no incurrir en aquellos gastos ni trámites, UBER Perú tiene mayor facilidad de ingresar al mercado para brindar un servicio muy similar al que brindaría un taxi remisista, el cual sí se ve obligado a realizar el trámite y pagar el permiso ante la GTU. En todo caso, tanto el taxi estación o el taxi remisista buscarán, como toda empresa, trasladar a sus usuarios los costos en que incurrieron para ofrecer el servicio (Barroso y Picón, 2004). De esa manera, el precio del viaje incluiría, aparte del combustible, el mantenimiento del auto y la contraprestación dada al conductor por su esfuerzo en manejar, un pequeño porcentaje de los costos de trámite y solicitud de permisos.

Según Indecopi, «en un contexto competitivo, cada transacción lograda por una empresa es una menos que puede lograr su competidora» (2013, p. 24). Considerando ello, cada vez que una persona opte por el servicio de

taxi de UBER Perú porque le resulta más barato, ese viaje será uno menos que pudo realizarse a través de un taxi estación o taxi remisista.

En consecuencia, estos taxistas formales estarían sufriendo un daño al perder clientes y no obtener ganancias porque más personas preferirán utilizar UBER Perú que, al no contar con el permiso de la GTU para brindar el servicio de taxi (similar al taxi remisista), no habrán incurrido en costos para ingresar al mercado. Es decir, no tendrán nada que trasladar a los usuarios y, por ende, el precio por viaje será menor al promedio de los taxistas formales.

En ese sentido, el hecho de que UBER Perú no incurra en costos para acceder al mercado como los permisos y trámites ante la GTU para llevar a cabo el servicio de taxi constituye una violación a la norma imperativa (artículo 12.1. de la Ordenanza N.º 1684) que señala que, para que se brinde el servicio de taxi, es necesario contar con un permiso y estar inscrito en la Municipalidad Metropolitana de Lima. Considero que, al igual que en el caso colombiano, no puede existir una excepción a favor de UBER Perú, puesto que evidenciamos que UBER Perú ofrece también el servicio de taxi y hasta tendría un funcionamiento muy similar al del taxi remisista.

Sin embargo, algunos podrían criticar esta comparación, puesto que, tanto en el taxi estación como en el taxi remisista, el trámite de permiso lo realiza el representante legal de la empresa, quien también es propietario de cada uno de los autos que se pretende registrar en la Municipalidad, lo cual no sucedería con UBER Perú, quien no es propietario de los autos que realizan el servicio. A pesar de ello, eso no justifica que UBER Perú no tenga la obligación de contar con un permiso por la Municipalidad de Lima para llevar a cabo el servicio de taxi a través del aplicativo que haría las veces de una central que está en contacto con el usuario. Además de ello, UBER Perú fija el precio, tiene poder de dirección y poder sancionador sobre los conductores del aplicativo, quienes deberán cumplir con las condiciones estable-

cidas por UBER Perú para ejecutar el servicio de transporte (ej. estado del carro, amabilidad) y, en caso no lo hiciesen y recibieran una mala calificación, sus cuentas son desactivadas.

Como reflexión personal, considero que hasta que no haya una norma expresa que atribuya la calificación de proveedor de servicio y una categoría de este servicio de taxi, UBER Perú, así como otros aplicativos, alegarán que son intermediarios y no proveedores de servicio de taxi. Por consiguiente, buscarán excusarse del cumplimiento de normas imperativas como en este caso sería el de realizar un trámite ante la GTU de la Municipalidad Metropolitana de Lima para la consecuente inscripción en la Municipalidad y la obtención del permiso para brindar el servicio de taxi, exigido por el artículo 12.1. de la Ordenanza N.º 1684. Considerando esta problemática y la necesidad de una regulación expresa de estos aplicativos móviles como UBER Perú, nuestros legisladores realizaron algunos proyectos de Ley, uno de los cuales, presentaré a continuación.

VI. NECESIDAD DE UNA REGULACIÓN: EL PROYECTO DE LEY N.º 1505/2016-CR

El proyecto de Ley N.º 1505/2016-CR, «Proyecto de Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas» pretendía regular, a través de la creación de un registro virtual de transporte privado mediante aplicativo, el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas (aplicativos) para la contratación del servicio de taxi y señalaba que, para que estas puedan desempeñar su actividad, necesitarán estar registradas y contar con la licencia de la Municipalidad del lugar. Empero, este Proyecto de Ley no señala expresamente la naturaleza ni el tipo de servicio de taxi obtenido por estos aplicativos. En el Dictamen recaído en dicho Proyecto de Ley (2018, p. 6-9), se presentaron diversas opiniones sobre el mismo:

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones calificó de ilegales estos aplicativos, donde estaría incluido UBER Perú, y consideró

la necesidad de una regulación expresa sobre estos aplicativos. A su entender, estos serían entidades de servicios complementarios al transporte, según el artículo 2.e) de la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y, por ende, deberían cumplir con el marco regulatorio señalado en el RENAT y en la Ordenanza N.º 1684 de la Municipalidad de Lima [el cual, como mencionamos anteriormente, regula el servicio de taxi].

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones concluye que estos aplicativos, en vez de regularse por una ley, deben regularse a través de un Reglamento, pues este tipo de servicio de taxi ya estaría contemplado en la Ley N.º 27181 (art. 2.e.), solo que faltaría detallar. La Municipalidad Metropolitana de Lima señaló que es necesario que se establezca expresamente el tipo de servicio que brindan estos aplicativos para que pueda adecuarse a la Ley N.º 27181 y otros dispositivos legales relacionados al servicio de taxi.

Por su parte, la ONG *Accessnow* opinó que dicho Proyecto de Ley podría poner en riesgo la innovación y señaló que, antes que regular, es necesario establecer la naturaleza de este servicio que no está claro y no se sabe con certeza si la plataforma ofrece un servicio de taxi o solo es una intermediaria. El Ministerio de Economía y Finanzas opinó que estos aplicativos son intermediarios y por ende los requerimientos de inscripción que exige el Proyecto de Ley generaría costos que no permitirían que el mercado se desenvuelva. La Cámara de Comercio de Lima señaló que ese Proyecto de Ley impondría cargas regulatorias a plataformas que no son prestadoras de servicios de transporte, sino solo intermediarias.

De las opiniones descritas, se rescata una idea importante y fundamental que es la necesidad de establecer expresamente la naturaleza de este servicio. Como comenté, el Proyecto de Ley no establece tácitamente si los aplicativos son intermediarios o proveedores del servicio de taxi. En consecuencia, genera disparidad en las opiniones, mientras unas es-

tán de acuerdo con regularlos como servicios complementarios de transporte, otros se oponen totalmente a imponerles requisitos para que puedan operar en nuestro país.

Respecto de este Proyecto de Ley, personalmente, critico el hecho de que no haya brindado expresamente una calificación a estos aplicativos, o como intermediarios o como proveedores de servicio. Esta calificación habría resultado importante para entender su naturaleza y regularlos adecuadamente. Estoy de acuerdo con el hecho de que, para que se registren, debe ser necesario cumplir con algunos requisitos como el contar con el permiso de la Municipalidad. Esto último equipararía su situación con la situación de los que ofrecen el servicio de taxi formal-tradicional. Dicho requisito para los aplicativos estaría en concordancia con el principio de igualdad ante la ley, ya que, si ambos brindan el servicio de taxi, ambos deberían ser regulados similarmente y deberían cumplir con los mismos requisitos para ingresar al mercado.

VII. CONCLUSIONES

Mediante este artículo, intenté dar a conocer una problemática de UBER Perú [y de los aplicativos móviles en general] relacionada con la competencia desleal en el mercado del servicio de taxi. Planteé que este aplicativo móvil estaría cometiendo un acto de competencia desleal por violación de normas (artículo 14.2.b) de la Ley de Represión de la Competencia Desleal) al no cumplir con el art. 12.1. de la Ordenanza N.º 1684, lo que le permitiría obtener una ventaja frente a sus competidores, las empresas de taxis formales, entendiéndose por «formales» a aquellos taxistas que están registrados en la Municipalidad Metropolitana de Lima y que contarían con un permiso para realizar el servicio de taxi.

Dentro de mi argumentación, en primer lugar, señalé que UBER Perú debía cumplir con los requisitos que son exigidos a los taxistas formales para llevar a cabo el servicio de

taxi, pues considero que UBER Perú no sería un mero intermediario, sino un verdadero proveedor de servicio de taxi. Esta calificación no es unánime en nuestro ordenamiento jurídico, incluso, dentro del propio Indecopi.

Por un lado, la Comisión de Protección al Consumidor tiene la postura de que UBER Perú [así como otros aplicativos] sería un proveedor de servicio de taxi obligado a cumplir con normas imperativas para brindar dicho servicio. Por consiguiente, si UBER Perú no cumplía con dichas normas, tal como sucedió al no brindar información adecuada sobre el método de pago con tarjeta o no contar con un Libro de Reclamaciones virtual, debía ser sancionado por tales infracciones como cualquier otro proveedor.

Por otro lado, la Sala Especializada en Defensa de la Competencia y la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal señalaron que estos aplicativos móviles —como UBER Perú— no son proveedores de servicios, sino solo intermediarios que conectan a un conductor y a un usuario que requiere un taxi. Por ende, no estarían obligados a cumplir con los requisitos para ingresar al mercado de servicio de taxi o algún otro requisito exigido solo para los proveedores de servicio y no para intermediarios.

En segundo lugar, presenté experiencias de UBER en otros países, como Colombia, quien sería el primer país sudamericano en señalar firmemente que UBER Colombia incurrió en actos de competencia desleal al no contar con el permiso estatal necesario y obligatorio para brindar el servicio de taxi. También, mencioné el caso de Costa Rica y Dinamarca, países donde UBER se retiró porque no estaba de acuerdo con los requisitos que se le impusieron para que brinde el servicio de taxi. Finalmente, mencioné un comentario de la expresidenta de Brasil, Dilma Rousseff, quien mostró su preocupación por regular estos aplicativos móviles, ya que, de lo contrario, estarían perjudicando el trabajo de los taxistas formales.

Tomando en cuenta estas experiencias, es manifiesto que el Perú no comparte dicho razonamiento. La Sala Especializada en Defensa de la Competencia y la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal han señalado que UBER Perú no puede cometer ningún acto de competencia desleal porque considera que los aplicativos no son proveedores de servicio y, por lo tanto, no están obligados a cumplir con los requisitos para ingresar al mercado. Algunos autores como Rodríguez (2016) o Valencia-Dongo (2015) se muestran de acuerdo con esta posición y señalan que los aplicativos que pertenecen a una economía colaborativa no están ni deben estar sujetos a una regulación normativa, pues constituiría una barrera para su acceso al mercado, idea que, personalmente, no comparto.

En tercer lugar, sostuve que el hecho de que UBER Perú no cumpla con los requisitos para entrar al mercado peruano, como el trámite ante la GTU de la Municipalidad Metropolitana de Lima y la obtención del permiso correspondiente, le causa una ventaja frente a sus competidores, las empresas de taxistas formales, a quienes les provocaría un daño concurrencial ilícito basado en una violación de normas. Señalé que este daño estaría relacionado con la reducción de viajes y ganancias de los taxistas formales. Si bien puede haber razones válidas para justificar la preferencia del usuario por UBER Perú como el tiempo y la amabilidad en el trato, no sería aceptado que esa preferencia esté basada en el precio. Si bien una empresa puede tener la libertad de brindar un precio más atractivo que el de sus competidores, esta «baja en el precio» no puede deberse a un incumplimiento de un requisito para entrar al mercado, pues ello generaría una reducción de costos para brindar el servicio y, por ende, un precio menor.

UBER Perú habría hecho justamente ello, ya que, al no cumplir con lo dispuesto en el artículo 12.1. de la Ordenanza N.º 1684, no incurrió en costos para ingresar al mercado y brindar el servicio de taxi. Consecuentemente,

no tiene ningún costo que trasladar al usuario, por lo que el precio por viaje es menor al de sus competidores, los taxistas formales, quienes para obtener ganancias, deben trasladar al usuario esos costos en los que sí incurrieron.

Como reflexión final, considero que es imperante que se califique a UBER Perú y a similares aplicativos móviles como proveedores del servicio de taxi, el cual, si bien no es el tradicional, debería ser contemplado como tal o, según el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, como complementario del mismo que estaría en concordancia con el artículo 2.e) de la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Si se logra tal calificación, UBER Perú se vería en la obligación de cumplir con los requisitos para ingresar al mercado y brindar su servicio de taxi, puesto que ya no podría excusarse alegando que solo es un intermediario. Por consiguiente, se habrá equiparado normativamente la situación entre el servicio brindado por UBER Perú y el brindado por los taxistas formales.

VIII. REFERENCIAS

- Barranzuela, I. (2020). Uber se despida de Colombia transparentar demanda de compañía de taxis. En *Mercado Negro*. Disponible en: <https://www.mercadonegro.pe/marketing/uber-se-despide-de-colombia-tras-perder-demanda-de-compania-de-taxis/>
- Barroso, C. y Picón, A. (2004). Importancia de los costes de cambio en el comportamiento del cliente. En *Investigaciones Europeas de Dirección de Economía de la Empresa*, Vol. 10, N.º 3, p. 209-232. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1096706.pdf>
- Código de Protección y Defensa del Consumidor. Ley N.º 29571, 14 de agosto de 2010 (Perú).
- Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal del Indecopi. (2015a). Resolución N.º 099-2015/CD1-INDECOPI. Lima, 19 de agosto.
- Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal del Indecopi. (2015b). Resolución

- N.º 074-2015/CD1-INDECOPI. Lima, 5 de agosto.
- Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal del Indecopi. (2019). Resolución N.º 043-2019/CCD-INDECOPI. Lima, 30 de abril.
- Comisión de Transportes y Comunicaciones – Congreso de la República. (2016). Proyecto de Ley N.º 1505/2016-CR. «Proyecto de Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas».
- Comisión de Transportes y Comunicaciones – Congreso de la República. (2018). Dictamen recaído en el Proyecto de Ley N.º 1505/2016-CR. Recibido el 14 de junio de 2018. Disponible en: http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Dictámenes/Proyectos_de_Ley/01505DC23MAY20180614.pdf
- Comisión de Protección al Consumidor del Indecopi. (2016). Resolución Final N.º 1302-2016/SPC-INDECOPI. Lima, 6 de abril.
- Comisión de Protección al Consumidor del Indecopi. (2017). Resolución Final N.º 085-2017/CC3-INDECOPI. Lima, 13 de julio. Disponible en: http://www.gacetajuridica.com.pe/boletin-nvnet/img_bo108/doc_201708011601579771.pdf
- Comisión de Protección al Consumidor del Indecopi. (2018). Resolución Final N.º 1351-2018/CC2-INDECOPI. Lima, 8 de junio. Disponible en: <https://servicio.indecopi.gob.pe/buscadorResoluciones/getDoc?docID=workspace://SpacesStore/d7c518c3-2cc2-460b-bf89-4ae02292db4f>
- Corte Superior de Justicia de Lima. (2019). Expediente N.º 8596-2018-23. Lima, 1 de abril. Disponible en: <https://www.indecopi.gob.pe/documents/20182/3043340/EXP+8596+2018+UBER+reso+8+c+autelar.pdf/2b0dd7f4-897b-4813-e26b-7db9311a774c>
- De la Torre, A. (2020). Competencia desleal, la constante en los bloqueos a Uber en Europa y ahora América. *Lex Latin*. Disponible en: <https://lexlatin.com/reportajes/competencia-desleal-constante-bloqueos-uber-europa-ahora-america>
- Guerrero, Carlos. (2017). Indecopi reconoce que las aplicaciones de taxi no son competencia desleal para los taxistas. En *Hiperderecho*. Disponible en: <https://hiperderecho.org/2017/02/indecopi-reconoce-las-aplicaciones-taxi-no-competencia-desleal-los-taxistas/>
- Decreto Supremo N.º 011-2011-PCM de 2011 (Indecopi). Decreto Supremo que Aprueba el Reglamento del Libro de Reclamaciones del Código de Protección y Defensa del Consumidor. Lima, 19 de febrero. Disponible en: <https://www.indecopi.gob.pe/documents/1902049/3918907/DECRETO+SUPREMO+Nº+011-2011-PCM.pdf/ebc59581-3432-da00-df1e-ba56de296e20>
- Indecopi. (2013). *Competencia desleal y regulación publicitaria*. Disponible en: <https://repositorio.indecopi.gob.pe/handle/11724/5559>
- Indecopi. (2018). *Lineamientos sobre competencia desleal y publicidad comercial*.
- Ley N.º 256 de 1996. Por la cual se dictan normas sobre competencia desleal. 18 de enero de 1996. D.O. N.º 42692 (Colombia).
- Merendino, A. (28 de marzo de 2017). Uber anuncia que se va de Dinamarca por los requisitos de una nueva ley de taxi. *El País*. Disponible en: https://elpais.com/economia/2017/03/28/actualidad/1490697383_533672.html
- Miranda, L. (2017). Setame y Setaca: todo lo que debes saber sobre el servicio de taxi en Lima y Callao. *Autofact*. Disponible en: <https://www.autofact.pe/blog/mi-auto/actividades/setame-y-setaca>
- Municipalidad de Lima (s/f – a). *Obtención o renovación de la Tarjeta Única de Circulación (TUC)*. Disponible en: <http://www.munlima.gob.pe/noticias/item/27505-servicio-de-taxi-metropolitano-obtencion-o-renovacion-de-la-tarjeta-unica-de-circulacion-tuc>

- Municipalidad de Lima (s/f – b). *Obtención o renovación de la autorización para prestar el servicio de taxi*. Disponible en: <http://www.munlima.gob.pe/noticias/item/27501-servicio-de-taxi-metropolitano-obtencion-o-renovacion-de-la-autorizacion-para-prestar-el-servicio-de-taxi>
- Paredes, K. et al. (2016). *Estudio cualitativo de los factores que determinan la calidad del servicio de transporte en taxi por aplicativos móviles*. Trabajo de suficiencia profesional para optar el título de licenciado en administración. Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Facultad de negocios. Disponible en: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/621520/Tema%2071%20-%20Coral-Mires-Paredes.pdf?sequence=5&isAllowed=y>
- Ramos, R. (2015) La travesía de Uber en América latina. En *Lex Latin*. Disponible en: <https://lexlatin.com/portal/noticias/la-travesia-de-uber-en-america-latina>
- Reuters Staff (3 de setiembre de 2015). Rouseff critica a Uber porque «quita trabajo». *Reuters*. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/oestp-tecnologia-brasil-uber-idESKCN0R30JW20150903>
- Rodríguez, G. (2016). Indecopi no viaja en Uber: protección al consumidor en la economía de pares. En *Enfoque Derecho*. Disponible en: <https://www.enfoquederecho.com/2016/07/06/indecopi-no-viaja-en-uber-proteccion-al-consumidor-en-la-economia-de-pares/>
- Sala Especializada en Defensa de la Competencia de Indecopi. (2020). Resolución N.º 0084-2020/SDC-INDECOPI, 27 de octubre.
- Superintendencia de Industria y Comercio. (2019a). Acta N.º 2383 de realización de audiencia. Bogotá, 20 de diciembre de 2020. Disponible en: <https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/pdf/Acta%20Setencia%20UBER-.pdf>
- Superintendencia de Industria y Comercio. (2019b). Proceso Cotech contra Uber [Exp. 2016-102106]. Bogotá, 20 de diciembre. Disponible en: <https://dernegocios.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/SENTENCIA-1-INSTANCIA-Uber-vs.-COTECH.-COTECH.-COTECH.pdf>
- UBER Blog. (2018). *Conoce la importancia de la calificación en tu perfil de Uber*. Disponible en: <https://www.uber.com/es-PE/blog/calificacion-uber-usuarios/>
- Valencia-Dongo, A. (2015). ¿Debe INDECOPI subirse al taxi o bajarse de él? En *BullardAbogados*. Disponible en: https://www.google.com/url?sa=t&ct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiex9PW39zqAhVhILkGHRsBCyYQFjAAegQIARAB&url=http%3A%2F%2Fwww.bullardabogados.pe%2Fpublications%2Fwp-content%2Fuploads%2F2015%2F07%2Fav_INDECOPI-TAXI_6.7.15.pdf&usq=AOvVaw1xWM5m9UD3HAqTiMI6OldA