

Carta N° 374-2021/GG/COMEXPERU

Miraflores, 7 de diciembre de 2021

Congresista

ISABEL CORTEZ AGUIRRE

Presidenta de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social

Congreso de la República

Presente.-

Ref.: Proyecto de Ley N° 0667/2021-CR

De nuestra consideración:

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

En esta oportunidad, hacemos de su conocimiento los principales comentarios y preocupaciones de ComexPerú sobre el proyecto de ley de la referencia (en adelante, “el Proyecto”), que propone regular la relación entre las plataformas digitales y las personas que prestan el servicio de reparto o distribución de bienes o movilidad a través de estas.

Al respecto, si bien no dudamos de la buena intención del Proyecto y compartimos la preocupación por mejorar el sistema de protección social en nuestro país, sobre todo para las personas que realizan actividades de forma independiente, manifestamos nuestra profunda preocupación por tanto el Proyecto carece de un adecuado análisis de impacto regulatorio y confunde la naturaleza del servicio de reparto o distribución de bienes o movilidad, con el servicio de intermediación que habilitan estos servicios a través de plataformas digitales. Lo anterior, al considerar, en forma general, a las plataformas como empleadores y disponer que asuman responsabilidad por los servicios prestados por los independientes. Asimismo, consideramos que afecta la libertad contractual y el libre mercado, al prohibir a los titulares de las plataformas digitales modificar de manera unilateral las tarifas de los servicios.

De aprobarse el Proyecto tal como está, terminará afectando negativamente a quienes busca beneficiar, es decir, a los conductores y repartidores independientes que encuentran en estas plataformas digitales opciones de generación de ingresos efectivas y reales en un marco de flexibilidad, poniendo en riesgo en muchos casos incluso su sustento económico, más

teniendo en cuenta los retos que ha traído consigo la difícil coyuntura de la pandemia por la COVID-19 en el mundo, la región y el país¹.

Cabe señalar que en caso de desnaturalizar el modelo de prestación de servicios de las plataformas digitales, muchas de estas podrían dejar de operar, como efectivamente está ocurriendo en España con ocasión de la Ley Rider (único país con una norma que presume la laboralidad en torno a la prestación de servicios a través de plataformas), reduciendo las oportunidades de generación de ingresos de quienes actualmente se valen de este sistema para prestar sus servicios en calidad de independientes, con el consiguiente efecto negativo que ello acarrearía respecto de los consumidores finales (como reducción de oferta de servicios, demoras y aumento de precios), los establecimientos comerciales que también se han visto significativamente beneficiados de estos modelos innovadores para impulsar sus ventas (como restaurantes, mercados, farmacias y tiendas, especialmente mypes) y al ecosistema digital emprendedor, al desincentivar proyectos nacionales en dichos rubros².

A continuación, manifestamos las siguientes consideraciones:

1. La economía digital y las plataformas de economía colaborativa.

El desarrollo de la economía digital y las plataformas de economía colaborativa en el país ha permitido que surjan innovadoras y modernas modalidades de creación de modelos de negocio y diversas alternativas de ingresos para satisfacer las necesidades de un amplio sector de la sociedad y de la economía local potenciando las oportunidades para comercios locales (principalmente mypes), emprendedores independientes y consumidores. Estos modelos conectan personas y servicios habilitando el surgimiento de nuevas oportunidades para el uso y aprovechamiento de bienes personales, tiempo y capital; así como la creación de mercados múltiples en donde se encuentra la oferta (comercios, conductores y repartidores independientes) y demanda (usuarios consumidores). Un claro ejemplo es el de movilidad de personas y reparto de productos (*delivery*).

En este caso en particular, las plataformas digitales actúan como intermediarios del servicio de reparto y de movilidad entre diversos actores involucrados. Así, la función de las plataformas es la de habilitar transacciones como punto de contacto, y brindar el servicio de intermediación entre los consumidores y aquellos conductores y repartidores independientes que utilizan la tecnología como herramienta efectiva y eficiente para llegar a un mayor número de usuarios y potenciar la prestación de sus servicios como independientes determinando autónomamente las circunstancias de tiempo, modo y lugar respecto de este. Son los mismos conductores y repartidores independientes quienes establecen sus tiempos, frecuencia y regularidad, así como los lugares y espacios en donde prestan sus servicios, de manera absolutamente autónoma. Adicionalmente, tanto conductores como repartidores no tienen ningún tipo de exclusividad respecto de una u otra plataforma, sino que por el contrario prestan sus servicios a través de varias de ellas de manera concomitante (efecto multiplataforma) eligiendo la que mejor se acomode y responda a sus circunstancias particulares. Incluso, en un gran número de casos se ha encontrado que los prestadores de servicios ven en estas plataformas una clara

¹ Según estudio del Instituto Peruano de Economía (IPE), en abril de 2021, las plataformas digitales de intermediación de servicios de *delivery* y de movilidad beneficiaron a 58 mil socios (conductores y repartidores independientes).

² Según el estudio del IPE, las plataformas digitales de intermediación de servicios de *delivery* y de movilidad beneficiaron a 4.6 mil aliados (negocios que se valen de las plataformas para realizar sus ventas, como por ejemplo los restaurantes).

alternativa para complementar sus ingresos regulares derivados de otras actividades, incluso actividades regidas por un contrato laboral con dependencia, caso en el que aprovechan estas plataformas para generar ingresos en tiempos disponibles fuera de la relación contractual de dependencia.

Con el objeto de entender cuál es el impacto de las plataformas digitales en el país, encontrarán adjunto el estudio realizado por el Instituto Peruano de Economía (IPE) por encargo nuestro, en el cual se encuestó a más de siete mil (7,000) socios, usuarios y aliados de las principales plataformas de movilidad y *delivery* que operaron en el Perú entre febrero y mayo de 2021. Como parte de este estudio se evidencia el rol que han jugado las plataformas digitales en términos de generación de empleo independiente, ingresos, productividad y reactivación económica en el Perú, así como quiénes se valen de las referidas plataformas y en cuánto valoran los servicios provistos.

2. Mejora regulatoria.

El análisis de impacto regulatorio (AIR) es una metodología adoptada por los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), que busca que las normas y regulaciones sean efectivas y eficientes, es decir, que logren los objetivos trazados al menor costo posible evitando efectos negativos previsibles, considerando principios como los de necesidad, proporcionalidad y mínima intervención.

En el caso peruano, este estándar se introdujo en nuestro sistema jurídico mediante el Decreto Legislativo N° 1448, como parte de la denominada "mejora de la calidad regulatoria" en el Poder Ejecutivo.

La contraparte parlamentaria de esta mejora regulatoria se dio recientemente, mediante la Resolución Legislativa del Congreso N° 023-2020-2021-CR, que dispone la modificación de diversos artículos del Reglamento del Congreso de la República (en adelante, "el Reglamento"), incluyendo en la práctica parlamentaria determinadas disposiciones que obedecen a los estándares del AIR.

Entre estas, resaltamos lo referido a la presentación de las propuestas legislativas. El artículo 75° del Reglamento dispone expresamente que las propuestas deben contener una exposición de motivos donde se exprese el problema que se pretende resolver y los fundamentos de la propuesta, los antecedentes legislativos, el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, precisando qué artículos o partes de artículos se propone modificar o derogar, así como el análisis costo-beneficio de la futura norma legal que incluya la identificación de los sectores que se beneficiarían o perjudicarían con el proyecto de ley, los efectos monetarios y no monetarios de la propuesta, su impacto económico y, cuando corresponda, su impacto presupuestal y ambiental.

Lo anterior no hace más que garantizar que las propuestas de ley sean formuladas con debido sustento y evidencia técnica y fáctica, es decir, con altos niveles de calidad, lo que finalmente mejorará su debate y, de ser viable, su eventual aprobación.

En el caso del Proyecto, es preciso afirmar que esto no se ha cumplido. A efectos de un correcto AIR, no basta con solo "afirmar" algo para sustentar la necesidad de una propuesta de modificación normativa. El proceso de calidad regulatoria se inicia con la

correcta identificación y dimensionamiento de un problema de política pública, con sustento en evidencia, para después analizar cuál sería la mejor respuesta y solución para atender esa problemática, sea o no regulatoria o normativa.

En este caso en particular, por ejemplo, la exposición de motivos del Proyecto parte por determinar que el problema de política pública que debe atenderse es que “no existe ningún vínculo legal o laboral entre la empresa digital y los colaboradores; las empresas no se hacen responsables del seguro del colaborador, así como los implementos que utiliza el mismo como el carro, bicicleta, licencias, y más; la empresa digital se queda -de manera inmediata y libre de impuesto- con una comisión del 25%, y el monto restante es entregado al supuesto colaborador”.

A continuación, se agrega el hecho de que a este modelo de negocio acceden 420 mil, jóvenes entre 15 y 29 años, los cuales se encuentran en condición de desempleados, lo que representa el 8,4% de la población económicamente activa. De acuerdo con el Proyecto, “si bien puede ser una alternativa de ocupación, existen vacíos normativos que deben ser regulados a efecto de proteger a las personas que desarrollan este tipo de actividad”.

Así pues, independientemente del error en muchas de las afirmaciones vertidas, además que para el legislador el hecho de que no exista un vínculo laboral genera una problemática en sí misma, no desarrolla ni analiza de qué manera este vínculo laboral reportaría beneficios reales para quienes busca proteger.

Por el contrario, no se ha tomado en consideración que las medidas adoptadas en el Proyecto podrían perjudicar a los prestadores de servicios independientes. De acuerdo con estudios nacionales (como el del IPE ya mencionado) y regionales, uno de los elementos más valorados por parte de los conductores y repartidores independientes es precisamente la capacidad que otorgan estas plataformas para ingresar y salir del ecosistema sin barreras ni dificultades, así como la autodeterminación de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en relación con la prestación de sus servicios. Ello les permite que puedan atender otras actividades tanto familiares como profesionales con flexibilidad adaptándose a sus necesidades y particularidades en cada caso en concreto. Limitar el ejercicio de la prestación de sus servicios en un ámbito de dependencia eliminaría este beneficio demostrado y valorado, dejando por fuera a cientos de miles de personas que no ven una respuesta efectiva en el marco de una relación de dependencia en donde deban cumplir con un horario, metas específicas, así como la restricción de la prestación del servicio a un ámbito territorial específico.

En esa línea, a continuación, detallamos cómo las plataformas actualmente han contribuido con la protección de dos aspectos fundamentales de interés para la sociedad, tales como los consumidores y la seguridad:

a) Protección del consumidor.-

Desde el punto de vista del consumidor, encontramos que este tipo de servicio justamente ha generado atender una demanda insatisfecha de los consumidores, quienes encuentran en este tipo de servicio una alternativa más cómoda y económica al servicio de transporte o reparto convencional. Razón que explica la adopción acelerada de estos servicios a nivel mundial, regional y nacional.

A la par, ello ha permitido formalizar a un sector importante de la población, debido a la alta bancarización de la operación, teniendo trazabilidad de las transacciones realizadas, con las implicancias tributarias de cumplimiento y fiscalización que ello conlleva.

Adicionalmente, y no menos importante, resulta el hecho que las plataformas han cumplido un rol fundamental para habilitar un canal de abastecimiento seguro en el entorno de la compleja situación que vive el mundo y el Perú con ocasión de la pandemia de la COVID-19. Estas soluciones han sido determinantes para lograr que cientos de miles de hogares hayan un logrado abastecimiento seguro, evitando la concurrencia presencial de consumidores a los centros de abastecimiento. Para lograrlo, se han desarrollado estrictos protocolos de bioseguridad para dar mayores niveles de protección a usuarios consumidores, domiciliarios y personal de los aliados comerciales que venden sus productos a través de estos mecanismos. De igual manera y como consecuencia de ello, cientos de miles de comercios locales, especialmente mypes, han logrado hacerle frente a la compleja situación de inactividad comercial, permitiendo su supervivencia y la reactivación de su dinámica comercial. En ese sentido, incorporar barreras como las planteadas en el Proyecto pondría en riesgo claro y contundente la continuidad de estos beneficios e impactos positivos en la sociedad y en la economía nacional.

b) Seguridad.

En cuanto a la seguridad, independientemente de los controles que las mismas plataformas digitales imponen a quienes quieran hacer uso de sus sistemas, el hecho de que las mismas generen mayor transparencia y visibilidad, además de los servicios de geolocalización brindados, hace que este tipo de servicios sea más seguro que los convencionales, en la medida que las plataformas cuentan con la capacidad de brindar información precisa en caso de ser solicitada por la autoridad ante un incidente en virtud de la trazabilidad. Así, en caso esta fuere la raíz del problema, una mejor alternativa sería extender el uso de las herramientas digitales a los servicios convencionales, para así poder detectar más fácilmente los problemas de inseguridad que se generan.

Finalmente, en cuanto al análisis costo beneficio del Proyecto, se dispone que en caso de aprobarse permitirá:

- Normar este tipo de relaciones que se han originado a consecuencia de la revolución digital.
- Buscar que las personas que se dedican a este tipo de actividades cuenten con herramientas legales que les permita su protección.
- Generar condiciones dignas de trabajo para aquellos jóvenes que ven este tipo de actividad como una alternativa de salir del desempleo.
- Una distribución equitativa de los riesgos que genera el desarrollo de este tipo de actividades.

De lo expuesto, se advierte que no se analiza los reales impactos de esta propuesta. Como dijimos previamente, el vigente artículo 75° del Reglamento exige que las propuestas deben contener un análisis costo beneficio que incluya la identificación de los

sectores que se benefician o perjudican con el proyecto de ley, los efectos monetarios y no monetarios de la propuesta, su impacto económico y, cuando corresponda, su impacto presupuestal y ambiental. Nada de eso se encuentra en el Proyecto ni en su motivación. Así, en el Proyecto se deben ponderar los siguientes costos que se aprecian a continuación:

Efectos	Impactos directos	Impactos indirectos
Sobre los conductores y repartidores independientes	✓ Menores ingresos por imponer más cargas a las plataformas. ✓ Menor flexibilidad por establecimiento de un límite máximo para la jornada diaria semanal	✓ Reducción en las comisiones recibidas. ✓ Pérdida de empleo.
Sobre los consumidores finales	✓ Riesgo de perder alternativas de consumo en condiciones seguras y eficientes.	✓ Mayores tarifas por los servicios. ✓ Menor capacidad de la industria para satisfacer su demanda.
Sobre los comercios	✓ Afectación de sus ventas poniendo en riesgo su dinámica comercial y reactivación económica.	✓ Menor demanda por sus servicios. ✓ Tendrán que asumir parte de los costos del servicio de reparto a domicilio (<i>delivery</i>).
Sobre las plataformas digitales	✓ Inseguridad jurídica. ✓ Atenta contra modelo de negocio al prohibir modificar las tarifas de los servicios. ✓ Inseguridad en relación con la inversión (nacional y extranjera). ✓ Mayores costos por asumir la responsabilidad frente a los clientes	✓ Se pondría en riesgo la viabilidad actual del modelo de negocio. ✓ Menores recursos para invertir o expandir sus servicios a otras localidades.

Un análisis costo beneficio riguroso tendría que cuantificar todos estos impactos para finalmente poder determinar si la solución que se plantea resulta la más conveniente.

Finalmente, teniendo en cuenta la relevancia del tema y con la finalidad de que prevalezca un profundo estudio y debate de la temática en el Congreso, sugerimos que el Proyecto sea también derivado a una segunda comisión ordinaria, conforme a lo establecido al artículo 77° del Reglamento del Congreso y bajo el criterio de especialización que acompaña a cada iniciativa legislativa, ya que la propuesta abarca diversas temáticas que no solo competen a la Comisión de Trabajo y Seguridad Social. Por tanto, sugerimos que el Proyecto sea también analizado y dictaminado por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, pues es competente para aportar y analizar en base

a un sustento técnico aquellas disposiciones que impliquen cambios en materia económica, y sobre las perspectivas de crecimiento económico sostenido que brinda la economía de plataformas en un contexto de recuperación económica y financiera sin generar mayores cargas, promover la inversión privada, incrementar la productividad y la competitividad de los actores económicos involucrados.

3. ¿Vínculo laboral?

Tal como bien se ha dicho previamente, las plataformas digitales solo cumplen una función de intermediación, ya sea entre establecimientos comerciales (restaurantes, tiendas, bodegas, supermercados, entre otros), consumidores y repartidores independientes, en el caso de los servicios de *delivery*, o entre socios conductores independientes y pasajeros, en el caso de los servicios de movilidad. La característica del modelo es el uso de la tecnología como herramienta para llegar a mayor número de usuarios consumidores que demandan dichos servicios. Son los mismos repartidores y socios conductores independientes quienes establecen sus tiempos, frecuencia y regularidad, así como los lugares y espacios en donde prestan sus servicios, de manera absolutamente autónoma.

En este contexto, los repartidores y socios conductores no tienen una relación de empleador - trabajador, y no tienen ningún tipo de exclusividad respecto de una u otra plataforma digital, sino que por el contrario mantienen la libertad para brindar sus servicios a través de varias de ellas eligiendo la que mejor se acomode y responda a sus circunstancias particulares. Incluso, en un gran número de casos se ha encontrado que los repartidores y socios conductores ven en estas plataformas una clara alternativa para complementar sus ingresos regulares derivados de otras actividades.

Según el marco legal vigente, para determinar que existe un vínculo laboral, se debe configurar la existencia de tres elementos: prestación personal de un servicio, subordinación y remuneración. En el presente caso, no existiría subordinación, por tanto, no hay un poder de dirección ni de sanción por parte de las plataformas, ya que los conductores y repartidores independientes se conectan a las plataformas cuando quieren, en un marco de flexibilidad, independencia y autonomía. Asimismo, no existiría remuneración, ya que las plataformas no le pagan a los repartidores y conductores independientes, sino que lo hacen los mismos consumidores. En caso de pagos con tarjetas, la plataforma solo presta un servicio de pasarela de pagos, pero en ninguna circunstancia es ella la que paga a los usuarios, sino al revés, son los usuarios los que terminan pagando una comisión a las plataformas por conectarse a ella.

Asimismo, hay un tema a considerar. Según el estudio del IPE, en el caso de los servicios de *delivery*, existe una mayoría de repartidores independientes de nacionalidad extranjera (venezolanos casi en su totalidad). Establecer un vínculo laboral significaría la aplicación de la normatividad aplicable a trabajadores extranjeros, que dispone límites de contratación, por lo que muchos extranjeros, al superar este límite, dejarían de prestar sus servicios usando las plataformas.

El mismo Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, a través del Grupo de Trabajo conformado en 2019 para analizar este sector, emitió un informe en el que, luego de un análisis comparado y nacional, concluye en no reconocer una relación laboral *per se* entre todas las plataformas digitales y los repartidores y conductores independientes. El informe

adjunto a la presente comunicación, desarrolla en su análisis que, por las particularidades de los distintos modelos de negocio de la economía colaborativa existentes en el mercado, no se podría reconocer el vínculo laboral tal como es entendido en la normativa vigente, y señala que el factor fundamental para determinar la existencia de una relación laboral es la presencia de una subordinación jurídica.

Así, de prosperar el Proyecto se desnaturalizaría el modelo de operación de las plataformas digitales, poniendo en riesgo la actividad económica de miles de repartidores y socios conductores independientes (muchos de ellos extranjeros), así como de los establecimientos comerciales (la mayoría mypes) que han visto en esta modalidad una forma de seguir operando, sobre todo durante la pandemia. Nada de esto ha sido ponderado en el Proyecto.

Si se diera, lo más probable es que muchas plataformas dejen de operar en el territorio nacional, como actualmente está ocurriendo en España. Incluir en la planilla a los miles de repartidores y socios conductores independientes sería insostenible, más allá de la improcedencia por no existir vínculo laboral. Y ello justamente significaría la pérdida de esas oportunidades para quienes "se busca proteger".

Y no solo eso, la pandemia ha demostrado para los establecimientos comerciales que las plataformas digitales han sido el aliado perfecto para mantenerse operando, y sin duda serán un componente esencial para la etapa de reactivación. Sin plataformas, muchas no podrán seguir operando, afectando incluso la generación de otras industrias y modelos de negocios como las cocinas y tiendas ocultas (*dark kitchens* y *dark stores*), por mencionar algunos, que han venido generando empleo directo e indirecto en las principales ciudades del país en donde mayor necesidad de oportunidades de generación de ingreso hay en la actualidad.

Y finalmente, los consumidores. Sin duda alguna, la menor competencia impactará en opciones y precios.

4. Libertades económicas en la Constitución Política del Perú.

Otro aspecto relevante es el análisis de constitucionalidad que debería realizarse sobre el hecho de prohibir a las plataformas modificar de manera unilateral las tarifas de servicio y/o a asumir la responsabilidad frente a los clientes, de las consecuencias que se generen en la prestación del servicio, sin tomar en consideración las características del negocio. Así, se está obligando a las empresas a cumplir obligaciones que, por la naturaleza del servicio, pueden hacer inviable su capacidad de hacer empresa, lo que podría impactar en la libertad de hacer empresa, el libre mercado y la libre competencia entre privados, derechos reconocidos en los artículos 58°, 59° y 61° de la Constitución Política del Perú.

Así, las plataformas deben ser responsables únicamente de su componente en la transacción en su calidad de intermediarios, y no de la prestación principal ni de la relación de consumo que la plataforma genera, en tanto esta corre a cuenta del prestador del servicio, es decir, el proveedor. De igual manera, cuando se prohíbe modificar unilateralmente las tarifas del servicio, si bien no se precisa si es necesario el consentimiento del repartidor o socio conductor; indudablemente se afecta el libre mercado, en tanto son los particulares los que toman las principales decisiones en materia económica, tomando como base la oferta y la demanda del mercado.

En lo que respecta al término de empleador para las plataformas digitales, se tiene que, desde la perspectiva de quien presta sus servicios, el Proyecto podría ser percibido por los socios conductores y repartidores como el hecho de estar siendo forzados a una contratación con condiciones que no les resultan favorables, trasgrediendo de ese modo, las libertades del grupo de personas que precisamente se pretende beneficiar con la norma. Ello, en tanto conforme ha sido explicado, impacta directamente en su economía.

Por otro lado, el Proyecto podría impactar en la libre competencia, en la medida que el número de plataformas que brindan los servicios de intermediación digital para movilidad y reparto es limitado y al convertirlos en “empleadores” eleva las barreras de entrada para nuevos actores debido a los altos costos de operación que el Proyecto genera, limitando las operaciones solo a los grandes actores.

Tal como ha sido señalado, este modelo de negocio tiene características especiales y distintas debido a su singular naturaleza, lo que haría que las contrataciones obligatorias contempladas en el Proyecto no solo limiten el desarrollo de las actividades económicas de quienes ya vienen operando en el mercado, si no que afectaría directamente la capacidad de emprender. Esto último afecta la creatividad y la innovación de emprendedores peruanos, impidiendo que nuevos modelos disruptivos puedan surgir a consecuencia de regulaciones que necesitan ser previamente sometidas a un adecuado análisis de calidad regulatoria a fin de no generar más perjuicios que beneficios para la sociedad.

5. Acuerdo Nacional.

Además de lo señalado, resulta conveniente agregar que el Acuerdo Nacional³ establece en la política 35⁴ sobre Sociedad de la información y sociedad del conocimiento, que constituye obligación para el Estado: f) promover las Tecnologías de la Información y la Comunicación - TIC como factor de generación de empleo digno y no de exclusión, debiendo establecer lineamientos para la reconversión laboral en casos que las TIC generen pérdidas de empleo. Asimismo, dicha política establece en el inciso g) que el Estado promoverá la productividad y competitividad del país mediante el uso de las TIC en los sectores productivos, e impulsará una industria de las TIC.

Al respecto, se advierte que el Acuerdo Nacional ha establecido la obligación para el Estado de promover la productividad y competitividad del país mediante el uso de las TIC, lo que precisamente se viene logrando gracias a las bondades de la economía colaborativa y la posibilidad de hacer uso de las plataformas digitales de intermediación de servicios de movilidad y reparto, tal y como se evidencia en los hallazgos del estudio del IPE, en el cual se muestra una participación cada vez más alta de los socios conductores y repartidores en la PEA ocupada de Lima Metropolitana, así como el impacto de la utilización de las plataformas digitales en los ingresos y bienestar de quienes hacen uso de ellas. Asimismo, en lo que respecta al impacto en la economía del Perú, si se incluyen los efectos inducidos en esta a través de los socios y aliados, se tiene que las plataformas digitales tuvieron un impacto de 0.25% en el PBI del año 2020.

³<https://www.acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado%E2%80%8B/politicas-de-estado-castellano/iv-estado-eficiente-transparente-y-descentralizado/35-sociedad-de-la-informacion-y-sociedad-del-conocimiento/>

⁴ Se trata de una política que cuenta con 4 años de vigencia.

En ese sentido, constituye obligación para el Estado promover y facilitar el desarrollo de las TIC para impulsar la productividad y competitividad en el país, y no generar más barreras que impidan o dificulten el ejercicio de esta actividad que viene generando importantes beneficios sociales y económicos para la población.

6. Casuística internacional.

De la revisión de experiencias comparadas en el caso de Europa, por ejemplo, se advierte que España es el único país en el cual se ha hecho una reclasificación laboral normativa de los conductores que operan mediante la utilización de plataformas digitales, estableciendo contratos de entre 15 y 20 horas, con duración e ingresos determinados⁵. ¿Cuál ha sido el resultado? Se advierte que algunas plataformas ya han cesado sus operaciones en ese país⁶.

Por el contrario, en el Reino Unido no hay ninguna regulación específica sobre esta temática; en Bélgica y Holanda existe un debate, pero de momento no se ha legislado; en Francia hay una consulta abierta para dar más protección a los repartidores, pero no se contempla su reclasificación, y en Italia hay un tipo de regulación que reconoce a los conductores como autónomos⁷.

7. Conclusiones.

Por todas las cuestiones expuestas en la presente carta, consideramos que el Proyecto no cumple con un adecuado AIR, y lejos de cumplir con el objetivo de proteger a los conductores y repartidores independientes, puede ocasionarles un mayor daño. Por ello, consideramos que no debería ser aprobado y enviado al archivo.

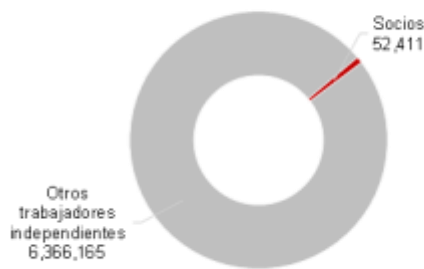
Sin perjuicio de lo anterior, sin duda reconocemos la necesidad de implementar mecanismos de protección social para los repartidores y socios conductores independientes (salud y seguridad social), lo que se viene debatiendo internacionalmente. No debemos perder de perspectiva que los independientes son quienes más necesidades tienen de adecuados sistemas de protección social. Pero también es cierto que los conductores y repartidores independientes son una porción muy pequeña del público objetivo.

⁵ Con contratos de entre 15 y 20 horas, con la aportación del medio de transporte por parte del trabajador, duración de un mes e ingresos que rondan aproximadamente los 500 euros, a julio de este año, están habiendo muchos despidos de trabajadores porque no hay demanda. Así, las plataformas en España están recurriendo a contratación directa a través de un sistema de flotas, en el cual pueden ceder sus datos a las diferentes contratas que están manejando para que estas contacten con los asociados que ya tienen en cartera.

⁶ <https://www.libremercado.com/2021-12-02/los-ultimos-riders-de-deliveroo-nos-han-quitado-el-trabajo-por-motivos-ideologicos-6842907/>

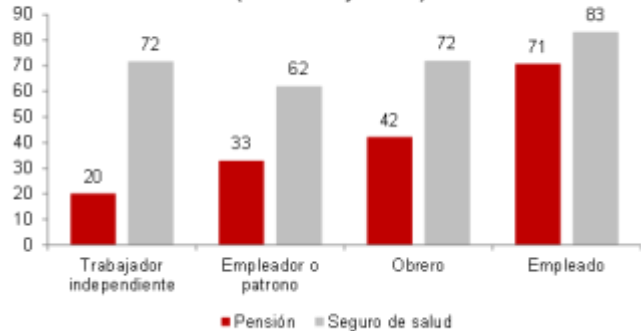
⁷ https://cincodias.elpais.com/cincodias/2021/07/30/companias/1627633668_891613.html

Número de trabajadores independientes en el Perú y socios conductores y repartidores, promedio 2020 (número de trabajadores)



Fuente: Plataformas digitales que operan en Perú. Elaboración: ComexPerú.

Afiliación a sistema de pensiones y tenencia de seguro de salud según tipo de trabajador, 2020 (% de trabajadores)



Fuente: Enaho. Elaboración: ComexPerú.

En ese sentido, consideramos que lo que se requiere es generar una discusión sobre la protección social de los trabajadores independientes en general, ya que no sería adecuado imponer un vínculo laboral que no existe, con las repercusiones negativas que ello acarrearía, sobre todo a quienes supuestamente se busca proteger, ya que conllevarían a una elevación exponencial de los costos internos y del servicio ofrecido a los usuarios, lo que a su vez desincentiva la continuidad de este tipo de negocios y la innovación del sector.

Finalmente, nos ponemos a su disposición en caso requieran la ampliación de los argumentos y/o de la información proporcionada, así como para explorar alternativas de regulación que estén dirigidas a promover beneficios para todos los actores involucrados en el ecosistema de intermediación que habilitan con sus aplicaciones tecnológicas, esto es, frente a los usuarios consumidores, prestadores de servicio (domiciliarios y socios conductores) así como aliados comerciales. En caso lo estimen conveniente, por favor le agradeceré comunicarse con el Sr. Jaime Dupuy, Gerente de asuntos legales y regulatorios de ComexPerú, al correo jdupuy@comexperu.org.pe

Sin otro particular, quedamos de usted.

Atentamente,

Jessica Luna Cárdenas
Gerente General

Adj.

- Documento sobre el impacto de las plataformas digitales en el Perú
- Informe del Grupo de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo