



Universidad Católica  
**San Pablo**

**DEPARTAMENTO DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**DELIMITACIÓN DE LA NATURALEZA JURÍDICA DE LAS PLATAFORMAS DE  
ECONOMÍA COLABORATIVA Y SU REGULACIÓN EN MATERIA DE  
PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR EN EL PERÚ**

Tesis presentada por los Bachilleres en Derecho:

Brando Salvador Guitton Manrique

Andrea Sofia Lozano Lizarraga

Para optar el título profesional de Abogado

**Asesor:** Mtr. Melissa Zupan Arispe

**AREQUIPA, 2023**

## Trabajo de Titulación

### INFORME DE ORIGINALIDAD

13%

INDICE DE SIMILITUD

12%

FUENTES DE INTERNET

3%

PUBLICACIONES

7%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

### FUENTES PRIMARIAS

1	<a href="https://hdl.handle.net">hdl.handle.net</a> Fuente de Internet	1%
2	Submitted to Universidad Católica San Pablo Trabajo del estudiante	1%
3	<a href="https://repositorio.ucsp.edu.pe">repositorio.ucsp.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1%
4	<a href="https://cdn.www.gob.pe">cdn.www.gob.pe</a> Fuente de Internet	<1%
5	<a href="https://eur-lex.europa.eu">eur-lex.europa.eu</a> Fuente de Internet	<1%
6	<a href="https://www2.deloitte.com">www2.deloitte.com</a> Fuente de Internet	<1%
7	Submitted to Pontificia Universidad Católica del Perú Trabajo del estudiante	<1%
8	<a href="https://www.comexperu.org.pe">www.comexperu.org.pe</a> Fuente de Internet	<1%
9	<a href="https://revistajuridicadeltrabajo.com">revistajuridicadeltrabajo.com</a> Fuente de Internet	<1%

## **DEDICATORIA**

*A mi padre William y mi abuelo Salvador por su apoyo espiritual desde el cielo.*

*A mi madre Marluve por ser mi modelo a seguir y ser la persona que más admiro en este mundo.*

*A mis hermanas Johanna y Joselyn, ya que gracias a sus enseñanzas me ayudaron en mi formación como persona.*

*A Mariano por ser un compañero de aventuras.*

*A Leo Messi por ser un ejemplo de constancia y éxito.*

*-Brando*

*A mis papás, Javier y Catherine, Carolina y Mery, por ser mi mayor inspiración. Gracias a ustedes soy lo que soy.*

*A mis abuelos José y Miriam, por estar siempre para mí.*

*A mis abuelos Javier y Luz, por cuidarme desde el cielo.*

*A mis familiares, amigos y todas las personas que de alguna manera me ayudaron a lograr este objetivo.*

*-Andrea*

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>DEDICATORIA</b>	<b>2</b>
<b>ÍNDICE DE CONTENIDOS</b>	<b>3</b>
<b>RESUMEN</b>	<b>5</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>6</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>7</b>
<b>CAPÍTULO I</b>	<b>9</b>
<b>LA PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR EN LA LEGISLACIÓN PERUANA</b>	<b>9</b>
<b>1. ASPECTOS RELEVANTES</b>	<b>9</b>
<b>1.1. DERECHO Y NUEVAS TECNOLOGÍAS</b>	<b>9</b>
<b>1.2. PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR</b>	<b>10</b>
<b>1.3. ECONOMÍA COLABORATIVA</b>	<b>13</b>
<b>1.3.1. CONCEPTO</b>	<b>13</b>
<b>1.3.2. LOS SUJETOS INTERVINIENTES</b>	<b>15</b>
<b>1.3.3. CARACTERÍSTICAS DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA</b>	<b>17</b>
<b>1.3.4. LA CREACIÓN DE UTILIDAD Y LA RESPONSABILIDAD DE LOS ACTORES</b>	<b>19</b>
<b>1.4. PROBLEMÁTICA DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA RESPECTO DEL CONSUMIDOR</b>	<b>23</b>
<b>CAPÍTULO II</b>	<b>27</b>
<b>TRATAMIENTO DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL PERÚ</b>	<b>27</b>
<b>1. LINEAMIENTOS NECESARIOS PARA LLEVAR A CABO UNA ADECUADA REGULACIÓN EN EL PERÚ</b>	<b>37</b>
<b>CAPÍTULO III</b>	<b>40</b>
<b>LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN LA UNIÓN EUROPEA Y LATINOAMÉRICA</b>	<b>40</b>
<b>1. LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN LA UNIÓN EUROPEA</b>	<b>40</b>
<b>2. LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN LOS PAÍSES DE LATINOAMÉRICA</b>	<b>42</b>
<b>2.1. LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN LOS PAÍSES DE LATINOAMÉRICA</b>	<b>42</b>
<b>2.2. EL TRATAMIENTO LEGAL DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN ARGENTINA</b>	<b>43</b>
<b>2.3. EL TRATAMIENTO LEGAL DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN CHILE</b>	<b>44</b>
<b>2.4. EL TRATAMIENTO LEGAL DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN COLOMBIA</b>	<b>45</b>

<b>2.5. EL TRATAMIENTO LEGAL DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN URUGUAY</b>	<b>47</b>
<b>2.6. EL TRATAMIENTO LEGAL DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN MÉXICO</b>	<b>49</b>
<b>3. DIFERENCIAS ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y LATINOAMÉRICA</b>	<b>50</b>
<b>4. CONSIDERACIONES FINALES</b>	<b>50</b>
<b>DISCUSIÓN DE RESULTADOS</b>	<b>53</b>
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>64</b>
<b>RECOMENDACIONES</b>	<b>67</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>68</b>

## RESUMEN

La presente tesis titulada “**Delimitación de la naturaleza jurídica de las plataformas de economía colaborativa y su regulación en materia de protección al consumidor en el Perú**”, tiene como objetivo general proponer lineamientos que deben ser considerados al momento de regular las aplicaciones de economía colaborativa para solicitar transporte y delivery, toda vez que, este nuevo modelo económico que se vive en nuestra actualidad, tiende a ser un tanto mal interpretado, puesto que, a la par de esta relación económica entre un usuario/consumidor y un proveedor, se suma la participación de un tercer agente, que sería un intermediario. Este último agente económico, que sería el aplicativo tecnológico, logra generar una nueva compenetración con el usuario y el proveedor, a tal punto que, distintos ordenamientos jurídicos a nivel mundial – incluyendo el nuestro – y a todo el sistema que involucra a este modelo económico, tienden a confundir ciertos alcances necesarios a la verdadera naturaleza de la economía colaborativa. Así pues, dentro de estos alcances, está lo referido a saber cómo debería ser la posición que ocupan los agentes económicos – en especial el intermediario – en una economía colaborativa, más aún, cuando en nuestro país, países de la región y en la Unión Europea, se ha tenido el objetivo de regularla. Para este estudio, se ha utilizado un método dogmático jurídico; asimismo, dentro nuestro presente trabajo, contamos con la apreciación que se tiene en diversos países de Latinoamérica y de la Unión Europea en general donde se lograrán visualizar comparaciones y/o resultados que se tiene de la economía colaborativa. Finalmente, podemos concluir en el sentido que, para poder generar un modelo regulatorio de la economía colaborativa en nuestro país, es necesario observar la verdadera naturaleza de ésta, toda vez que, la relación que se logra desprender de una economía colaborativa, siempre debe ser en beneficio del consumidor, agente que, por primacía de la realidad, tiende a ser el más perjudicado frente a esta relación.

**Palabras Clave:** Economía Colaborativa, Intermediario, Consumidor, Proveedor

## ABSTRACT

This thesis entitled "**Delimitation of the legal nature of collaborative economy platforms and their regulation in terms of consumer protection in Peru**", has the general objective of proposing guidelines that should be considered when regulating collaborative economy applications to request transportation and delivery, since this new economic model that we are currently experiencing tends to be somewhat misinterpreted, since, along with this economic relationship between a user/consumer and a provider, the participation of a third agent, which would be an intermediary, is added. This last economic agent, which would be the technological application, manages to generate a new rapport with the user and the provider, to such an extent that different legal systems worldwide - including ours - and the whole system that involves this economic model, tend to confuse certain scopes necessary to the true nature of the collaborative economy. Thus, within these scopes, it is referred to know how should be the position of the economic agents - especially the intermediary - in a collaborative economy, even more, when in our country, countries of the region and in the European Union, have tried to give it an appreciation, with the aim of regulating it. For this study, we have used a legal dogmatic method, also, in our present work, we have the appreciation that is held in various countries of Latin America and the European Union in general, where it will be possible to visualize some comparisons and / or results that we have of the collaborative economy. Finally, we can conclude in the sense that, in order to generate regulatory model in our country of the collaborative economy, it is necessary to observe the true appreciation of this, since, the relationship that is achieved from a collaborative economy, should always be for the benefit of the consumer, agent that, by primacy of reality, has to be the most harmed in front of this confusion that is achieved to perceive.

**Keywords:** Collaborative Economy, Intermediary, Consumer, Supplier,

## INTRODUCCIÓN

Las nuevas tecnologías han generado cambios en nuestras vidas, haciendo que ciertas situaciones de hecho con relevancia jurídica, tales como las relaciones de consumo, se vean modificadas. En determinadas circunstancias, las normas existentes pueden adecuarse a situaciones nuevas que no existían en el momento de su promulgación. No obstante, ello no siempre va a suceder así.

El derecho debe dejar abierta la posibilidad de regular los nuevos supuestos, debido a que una de las funciones del derecho es delimitar el accionar humano a fin de poder tener una convivencia acorde al estado de derecho y manteniendo un equilibrio necesario en nuestro ordenamiento jurídico, amparando los derechos de los ciudadanos.

Algunas situaciones de hecho que vienen dándose en nuestra sociedad, han surgido debido a la economía colaborativa. Este es un modelo económico – relativamente nuevo –, mediante el cual surge la figura del agente intermediario, donde la relación comercial tradicional (lineal) varía y se vuelve en una relación triangular. No obstante, debemos dejar bien en claro que, dentro de esta economía colaborativa, cada agente (proveedor, consumidor e intermediario) cuenta con una autonomía propia y ya muy bien delimitada.

Así pues, dentro de esta relación colaborativa, surgen ciertas dudas e imprecisiones, toda vez que, si pretendemos crear alguna materia regulatoria frente a este nuevo modelo económico, es necesario poder entender cómo se desenvuelve y el alcance que posee la economía colaborativa. Por lo tanto, consideramos que se podría observar el manejo que se tiene en otros países de Latinoamérica o de la Unión Europea, ya que, dependiendo del lugar, se tienen diferentes concepciones de la esencia de la economía colaborativa. Es por ello que, en nuestro trabajo de investigación, se analizará si nuestro país puede tener una posición clara y, si es posible, tener como guía a un país en específico que ya haya regulado a este modelo económico.

Por ello, nuestro trabajo se dividirá en tres capítulos, siendo que, el primero de ellos, se referirá a la protección del consumidor y su legislación actual que se presenta en nuestro país.



Seguidamente, en el segundo capítulo, se abordará todo lo concerniente al tratamiento de la economía colaborativa en el Perú; asimismo, se procederá a observar algunos proyectos de leyes que no contarían con un criterio analítico respecto a la conceptualización propia de la economía colaborativa. Y como tercer capítulo, se desarrollará el tratamiento de la economía colaborativa en la Unión Europea y en Latinoamérica. Cabe indicar que se efectuará un desarrollo descriptivo-comparativo, de los países que han tenido una idea regulatoria para este modelo económico, mediante el cual, se podrá tener un panorama de cómo se viene manejando y/o tratando la economía colaborativa en dichos lugares. Después de haber avanzado con nuestro marco teórico, procederemos a desarrollar un apartado de discusión de resultados, el mismo que, enfatizará en dar respuesta a los objetivos planteados al inicio del trabajo, cerrando así con las conclusiones y recomendaciones debidas.

## **CAPÍTULO I**

### **LA PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR EN LA LEGISLACIÓN PERUANA**

#### **1. ASPECTOS RELEVANTES**

##### **1.1. DERECHO Y NUEVAS TECNOLOGÍAS**

La relación entre ambos conceptos no es antagónica, pues, por el contrario, deben ir de la mano una con la otra, debido a que en la actualidad nos encontramos viviendo la cuarta revolución industrial. Ello quiere decir que nos encontramos en el inicio de una revolución que viene fundamentalmente cambiando la forma en que vivimos, trabajamos y nos relacionamos el uno con el otro. Por lo que es innegable que el papel de la tecnología es importante en el crecimiento como sociedad, ya que viene a facilitarnos nuestra cotidianeidad en diversos aspectos como el comercio, el transporte, el entretenimiento y otros muchos.

Ahora bien, el derecho tiene como función regular las relaciones que establecen las personas, tutelando el respeto de las garantías básicas que las partes tienen como sujeto de derecho. Como ya sabemos, el derecho no es estático y se adecúa a la realidad de la sociedad, y debido a ello, es que debe regular las situaciones resultantes del ingreso de las nuevas tecnologías en nuestro día a día. Sin embargo, por la misma naturaleza cambiante de la tecnología, es necesario realizar un análisis profundo para poder concretar una regulación eficiente, y así evitar una “sobre-regulación” que limite y desanime el deseo por generar nuevas invenciones.

Realizaremos una analogía para que este tema quede claro; imaginemos que tenemos dos semillas de la misma planta, sin embargo, a una de ellas la ponemos en la tierra y la otra en una maceta, con el paso del tiempo y el cuidado pertinente (ambas semillas han recibido el mismo trato), eventualmente van a crecer, pero la semilla que fue plantada en la tierra va a dar un crecimiento mayor, debido a que no existe un envase que la limite; la intención de dicha analogía es poder ejemplificar la función que realiza el derecho. En este caso, vemos dos circunstancias similares que se encuentran diferenciadas por un condicionante, que sería la maceta. Si ejercemos una sobre-regulación lo único que lograremos es desalentar las

invenciones y desacelerar el desarrollo tecnológico, lo cual sucede si el derecho actúa como una maceta, es decir como un limitante; por otro lado, si el derecho actúa como aquellos cuidados necesarios para que una planta crezca y se desarrolle adecuadamente, estaremos regulando de manera correcta el aspecto jurídico proveniente del desarrollo tecnológico, por lo que mantendrá su esencia y se logrará que la flor alcance su máximo esplendor.

## **1.2. PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR**

Habiendo llegado hasta este punto, es menester hablar de aquellos derechos que se emanan no sólo de esta contratación electrónica, sino también de cualquier relación de consumo. En primer lugar, la Constitución Política del Perú establece una economía social de mercado (Art. 58°). En ese sentido, el Estado está comprometido, en concordancia con el Art. 65°, a promover la tutela del consumidor y su protección, estableciéndose este como un derecho fundamental.

Por otro lado, el 14 de agosto del 2010, se promulgó la Ley N° 29571, la cual aprobó el Código de Protección y Defensa al Consumidor (en adelante, “Código de Consumo”). Cabe indicar que el motivo de creación del citado código responde a la necesidad de tutelar aquellos supuestos en los cuales los consumidores ven afectados sus derechos o se suscitan conflictos originados en las relaciones de consumo.

En concordancia con el creciente auge del comercio electrónico, el presente código, además de brindar protección a las relaciones en el marco de un comercio convencional, protegerá a los consumidores en una relación de consumo realizada en el ámbito digital. Sin embargo, aunque no se establecen lineamientos específicos en cuanto al comercio electrónico, este tipo de contratación es mencionada en numerosos artículos, como en caso de la disposición del art. 150°, de la cual se desprende la obligación que poseen los proveedores de tener un libro de reclamaciones. El ámbito de aplicación incluye a los establecimientos comerciales, y el D.S. N° 011-2011-PCM, los define de la siguiente manera,

*“Inmueble, parte del mismo, instalación, construcción, espacio físico, o medio virtual a través del cual un proveedor debidamente identificado desarrolla sus actividades económicas (...)”*<sup>1</sup>

Existen diversas legislaciones donde se decidió regular al comercio electrónico de manera detallada, para brindar una protección amplia e idónea a los consumidores. En Perú no sucede lo mismo, pero a pesar de no poseer normativa específica, nuestro actual Código de Consumo, brinda -aunque de modo general- a los consumidores una protección de sus derechos en el marco digital.

Por su parte, el Tribunal Constitucional se pronunció al respecto, estableciendo principios aplicables que se desprenden de lo establecido en nuestra Carta Magna, dentro de estos encontramos: el principio pro consumidor, el principio de proscripción del abuso del derecho, el principio de isonomía real, el principio *restitutio in íntegram*, el principio de transparencia, el principio de veracidad, el principio *indubio pro consumidor* y el principio pro asociativo<sup>2</sup>. Los derechos aplicables como consumidores dentro de una relación de consumo vía e-commerce, en principio son iguales a los establecidos en el Código de Consumo. No obstante, el cumplimiento de algunas de las disposiciones de los artículos referentes a la protección jurídica del consumidor, pueden variar en cuanto a su adaptación al mundo digital.

Otra situación de necesaria protección es el de evitar la asimetría informativa y brindar al consumidor toda la información para que pueda ejercer una adecuada decisión de consumo, sin ver menoscabada esta libertad por alguna información falsa o por métodos comerciales coercitivos, muchas veces el comercio electrónico dificulta el cumplimiento de este derecho. En el caso de los establecimientos físicos, es sencillo poder visualizar los anaqueles con los precios, además de analizar las características del producto que se desea adquirir, situación que no sucede al realizar compras en línea. Por esta razón, el proveedor en vías digitales, debe ser transparente y claro para poder brindarle todas las herramientas necesarias al consumidor acerca del bien o servicio que desea adquirir, para que este pueda tomar

---

<sup>1</sup>PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS, Decreto Supremo N° 011-2011-PCM, *Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Libro de Reclamaciones del Código de Consumo*, Perú, entrado en vigencia el 18 de febrero de 2011.

<sup>2</sup>STC Exp. N° 3315-2004-AA/TC, del 17 de enero del 2005. F.J. 9.

decisiones conscientes.

Por lo que, en conclusión, a nivel nacional, consideramos que los derechos del Código de Consumo son aplicables en su totalidad en el e-commerce, pues resulta ser responsabilidad de los proveedores su cumplimiento idóneo y eficaz.

De otro lado, tenemos que el Código de Consumo define al consumidor como:

Las personas naturales o jurídicas que adquieren, utilizan o disfrutan como destinatarios finales productos o servicios materiales e inmateriales, en beneficio propio o de su grupo familiar o social, actuando así en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional.

Asimismo, podemos ver que el código en mención excluye a las personas que consumen o compran en condición de proveedores, ya que, ellos no configuran como destinatario final del producto.

La figura jurídica del consumidor también ha sido definida por la doctrina, tal como podemos ver a continuación:

Secundado lo dicho por Michael R. Solomon, se define como alguien que identifica una necesidad o un deseo, selecciona un producto o servicio que puede satisfacerlo, lo adquiere y lo usa para resolver el problema o satisfacer el deseo<sup>3</sup>. Asimismo, Alberto Bueres señala que un consumidor será la persona que consuma un producto para sí mismo en tanto no lo transforme o comercialice en forma posterior<sup>4</sup>. También, puede ser definido como el hiposuficiente negocial que entabla una relación de consumo teleológicamente encaminada a la obtención o utilización actual o potencial de bienes o servicios como destinatario final; ya sea directamente o indirectamente de un proveedor que actuó con ánimo de lucro<sup>5</sup>, tal como indicó Ghunter Flass.

De esta manera entendemos que la protección normativa sólo ampara a los que son

---

<sup>3</sup>M. R. SOLOMON, *Comportamiento del Consumidor*, PEARSON, México D.F., 2007, 7ª ed., p. 46.

<sup>4</sup>A. BUERES, *Derecho del consumo*, Abeledo Perrot, Buenos Aires. 2009, p. 50.

<sup>5</sup>F. GHUNTER, "El concepto de consumidor." *Anuario de Derecho Civil*, Vol. 12, 2017, p 60

consumidores del producto o servicio y quienes no buscan obtener algún beneficio económico mediante la comercialización de la compra o adquisición que realizaron, pues de ser así no tendrían la calificación de consumidores.

### **1.3. ECONOMÍA COLABORATIVA**

#### **1.3.1. CONCEPTO**

El comercio electrónico posee diversas categorías, las cuales están clasificadas dependiendo del tipo de relación que tienen sus intervinientes. Dentro de las mismas, podemos encontrar a algunas de las siguientes categorías: negocio a consumidor, negocio a negocio, transacciones y procesos empresariales, consumidor a consumidor y negocio a gobierno<sup>6</sup>. Estas son las principales categorías que solemos ver con más frecuencia en el comercio electrónico: B2C (Business to Consumer), el modelo más clásico de negocio, en el que el consumidor final será el beneficiario de esta relación, obteniendo un bien o servicio ofertado por alguna empresa en el mercado y C2C (Consumer to Consumer), la cual se basa en el intercambio de bienes o servicios entre consumidores.

Pero también podemos encontrar otra forma de establecer una relación de intercambio de bienes o servicios, y esta es la economía colaborativa, la cual consiste en nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios surgidos a principios de este siglo gracias a las posibilidades ofrecidas por los avances de la tecnología de la información para intercambiar y compartir dichos bienes y/o servicios, que permiten reducir las asimetrías informativas y los costes de transacción que afectan a dichas actividades<sup>7</sup>. Por lo tanto, la misma llega como una actividad disruptiva que plantea nuevos escenarios en el mercado, pues rompe la barrera entre proveedor y consumidor, facilitando que las personas puedan ejercer ambos papeles en algo que se conoce también como una economía de pares (Peer to peer), que en palabras de Rodríguez se caracteriza por el surgimiento de mercados que facilitan el intercambio de todo tipo de bienes y servicios e incluso el surgimiento de nuevos productos y servicios, para el

---

<sup>6</sup>G. SCHNEIDER, *Comercio Electrónico*, Cengage Learning, México D.F., 2013, 10ª ed., p. 333.

<sup>7</sup>R. ALFONSO SÁNCHEZ, "Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social", *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, N° 88, 2016, p. 240.

bienestar del consumidor<sup>8</sup>.

Dentro de la relación del comercio electrónico y la economía colaborativa, podemos hallar diversos modelos de negocios que ingresan al mercado bajo conceptos renovados y que permiten a la sociedad una nueva perspectiva en cuanto al aprovechamiento de los bienes y servicios. Esto debido a que la tecnología y el mundo digital ayudan a las personas a explorar un nivel de conexión e interrelación, de modo que la virtualidad avanzó hasta involucrarse también en el mercado, posicionándose, así como un comercio interesante, innovador y con gran potencial a seguir avanzando y disminuyendo la asimetría informativa. Así, se cubren las necesidades de la sociedad, genera un ecosistema digital en el que participan los usuarios, el Gobierno y la sociedad civil a través del uso de esquemas o modelos de intercambio que usan plataformas digitales o redes<sup>9</sup>.

Además, todo esto está inmerso en lo que vendría ser la economía digital, definida como una compenetración entre la economía y las nuevas tecnologías que incursionan desde la distribución comercial (comercio electrónico) al transporte (vehículos automáticos), la educación (cursos abiertos en línea masivos), la sanidad (historiales electrónicos y medicina personalizada), las interacciones sociales y las relaciones personales (redes sociales)<sup>10</sup>.

Ahora bien, una de las manifestaciones de esta economía digital en palabras de Vallefin se da a través de las aplicaciones para solicitar delivery de establecimientos, las cuales, ofrecen a otras la tercerización de un servicio, entre las que destacan las que realizan recados, esencialmente en la modalidad delivery (envío de productos puerta a puerta), receptando los pedidos de los clientes y habilitando a terceros a operar a su nombre para realizar el reparto<sup>11</sup>. Un ejemplo de este tipo de aplicaciones es Pedidos Ya, o Glovo, una Start Up que fue fundada

---

<sup>8</sup>G. RODRÍGUEZ, “Indecopi no viaja en Uber: protección al consumidor en la economía de pares”, *Enfoque Derecho*, 2016. Disponible en <<https://www.enfoquederecho.com/2016/07/06/indecopi-no-viaja-en-uber-proteccion-al-consumidor-en-la-economia-de-pares/>>. Consulta: 10 de mayo de 2023.

<sup>9</sup>F. ALLASI, “Las cosas cambiaron y no queremos reconocerlo: economía digital, economías colaborativas y su adopción por la sociedad”, *Comex Perú Negocios Internacionales*, Vol. 23, N° 263, 2019, p. 27.

<sup>10</sup>OCDE, “Perspectivas de la OCDE sobre la economía digital 2015”, 2016. Disponible en <<http://dx.doi.org/10.1787/9789264259256-es>>. Consulta: 08 de noviembre del 2020.

<sup>11</sup>L. A. VALLEFIN, “Inflado el “Glovo”?: Un análisis sobre los nuevos mecanismos de delivery y su abordaje en la jurisprudencia reciente”, *Derechos en Accion*, Vol. 9, N° 9, 2018, pp. 403-426.

en España por Óscar Pierre<sup>12</sup>, la cual busca crear un espacio digital donde restaurantes pueden ofrecer sus productos, y los consumidores pueden solicitar que estos productos sean llevados a sus domicilios. Aunado a ello, este tipo de aplicaciones permiten que personas puedan afiliarse a la aplicación para actuar como “repartidores”.

A diferencia del modelo tradicional de delivery, donde las personas tenían que contactar directamente con el restaurante de su elección para solicitar un delivery, estos negocios de economía colaborativa permiten que:

- Los restaurantes tengan mayor visibilidad mediante la plataforma en cuestión.
- Los consumidores puedan acceder fácilmente a diversas opciones de restaurantes, además de tener toda la información necesaria para tomar una decisión de consumo.

Por otro lado, también tenemos a las aplicaciones que actúan como intermediarias para que los usuarios puedan contratar un servicio de transporte privado. Un caso que nos permite ejemplificar mejor esta situación sería la aplicación Uber. La diferencia entre el modelo tradicional de taxi y esta aplicación, consiste en el modelo de negocio empleado. Uber es una aplicación para dispositivos móviles que busca emparejar a (i) una persona que necesita movilizarse y (ii) una persona que pueda ejecutar este servicio, por lo que sería una plataforma que brinda un servicio de intermediación. Por otro lado, los taxis son el servicio convencional donde pasajero y conductor pactan un precio por concepto de transporte; el caso de Uber sería uno de economía colaborativa debido a que te permite tener mayores datos del conductor, realizar una retroalimentación que permite mejorar a la comunidad de usuarios (conductores y pasajeros) y te permite realizar distintos tipos de pagos que no solo se limitan al pago en efectivo.

### **1.3.2. LOS SUJETOS INTERVINIENTES**

Para empezar, es bien sabido que, una relación económica o de prestación económica de cualquier rubro, siempre estará caracterizada por la interrelación de un usuario/consumidor

---

<sup>12</sup>A. AGURTO, “Oscar Pierre, el joven que creó Glovo a los 21 años y que aún no deja de viajar en motocicleta”, *Gestión*, Lima, 14 de agosto de 2019, disponible en <<https://gestion.pe/economia/empresas/oscar-pierre-el-joven-que-creo-glovo-a-los-21-anos-y-que-aun-no-deja-de-viajar-en-motocicleta-noticia/>>, consulta: 14 de enero de 2023.



y de un proveedor, pues bien, esta será la concepción clásica que siempre hemos podido percibir. Aunado a ello, nuestro Código de Consumo, establece la relación de consumidor y proveedor, por ende, bajo esta línea, debemos tener en cuenta que la economía colaborativa resultaría ser un nexo que conectará a un proveedor y consumidor, los cuales son las partes intervinientes de la relación económica. Cabe indicar además que, al llevar a cabo esta conexión, se deberá obtener algún beneficio, el cual, se evidencia mediante el cobro de una comisión. La relación clásica de proveedor y consumidor que se encuentra en el Código de Consumo, se va a dar desde el usuario que utiliza, como medio esta plataforma digital, para enlazarse a un proveedor y la relación usuario proveedor va a seguir manteniéndose. Así pues, habiendo dado una breve introducción de ello, quisiéramos dar a conocer los siguientes intervinientes en una relación colaborativa:

- a) Prestadores de Servicio:** Este agente, no siempre hará referencia a un conjunto como tal, pues dentro de estos, se pueden dividir a los prestadores profesionales, particulares, empresas, etc., todo aquel sujeto que muy bien puede brindar un servicio o bien. En palabras de Lavinia Blajan, menciona el hecho que, estas prestaciones, muy bien pueden ser de manera ocasional o habitual,<sup>13</sup> por lo que esto no deja de tener razón, toda vez que, muchos de estos prestadores, realizan sus actividades correspondientes, en muchas ocasiones, de forma esporádica y otros, lo realizan de una manera ya constante. En muchos de estos, sea ocasional o habitual, los prestadores o proveedores, en palabras de Siuskaite y Zvidauskas, son quienes ofrecen su tiempo, recursos, activos, bienes o habilidades, para aquellos otros que lo necesitan<sup>14</sup>. Por último, estos prestadores, como dijimos líneas antes, pueden ser tanto personas naturales como jurídicas.
- b) Usuarios:** En relación al presente agente de la economía colaborativa, en pocas palabras, se refiere aquel sujeto que desea obtener algún bien o servicio que, pueda cubrir sus necesidades iniciales, justamente, interactuando a través de una plataforma o aplicativo móvil (app), por ello, secundando lo dicho por Lavinia, los usuarios o

---

<sup>13</sup>R. LAVINIA BLAJAN, “Las relaciones laborales dentro de la economía colaborativa”, *Revista de Derecho, Empresa y Sociedad*, N° 15, 2016, pp. 194-217.

<sup>14</sup>D. SIUSKAITE, V. PILINKIENE Y D. ZVIDAUSKAS, “The Conceptualization of the Sharing Economy as a Business Model”, *Inzinerine Ekonomika- Engineering Economics*, Vol. 30, N° 3, pp. 373 – 381.

consumidores, son aquellos sujetos que, mediante el uso de una plataforma digital, muy bien podrán acceder a un bien o servicio que, satisfaga su necesidad que, en un principio deseaba<sup>15</sup>.

- c) Intermediarios:** Es el agente principal (en relación al objetivo que pretendemos realizar en nuestro trabajo) en quien descansa la conceptualización propia de la economía colaborativa, así pues, debemos entenderlos bajo el sentido que son “plataformas colaborativas”, siendo estos últimos, los encargados de poder interactuar la relación propia de los usuarios y los proveedores finales.

### 1.3.3. CARACTERÍSTICAS DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA

Así pues, la clave propia de poder entender a la economía colaborativa, radica en tener bien en claro cuál es el objetivo propio de esta actividad, más aún, cuando en esta relación, se decanta una nueva figura, la cual es, el intermediario o como se le conoce comúnmente, la “plataforma digital”. De acuerdo a las palabras de Sastre-Centeno e Inglada-Galiana, se pueden presentar ciertas características propias que enmarcan a la economía colaborativa, las mismas que, se explotarán en mérito a la operatividad que desarrolla una empresa en específico<sup>16</sup>. Dentro de estas características que muestra la economía colaborativa, podemos mencionar la tecnología, la interrelación entre los agentes intervinientes, la confianza entre proveedores y los propios consumidores y, sobre todo, la sostenibilidad y/o perdurabilidad que muestra este tipo de actividad.

- **Las tecnologías de la información:** En referencia a la tecnología que demuestra la aplicación de las economías colaborativas, decanta en el propio uso del internet, el cual, nos permite poder abrir una ventana competitiva para con los ofertantes de productos y/o servicios y estos a la vez, puedan ser percibidos por todos los consumidores y usuarios. A su vez, esta concepción nuestra, la podemos evidenciar mediante el uso de aplicativos digitales, pues, en palabras de Dieste Cobo, las plataformas digitales, han tenido una acogida muy sofisticada, teniendo una función

---

<sup>15</sup>R. LAVINIA BLAJAN, “Las relaciones laborales...”, cit., p. 115.

<sup>16</sup>J. M. SASTRE-CENTENO Y M. E. INGLADA-GALIANA, “La economía colaborativa: un nuevo modelo económico”, *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, N° 94, 2018, p. 224.

muy importante, está más que decir que, se encargan de poner en contacto a personas que ofrecen su producto y servicios, para aquellos usuarios que necesitan acceder a todo ello<sup>17</sup>. Así también, tendría cabida por el modo en que se logra utilizar estos aplicativos, siendo muy prácticos y utilizando toda la operatividad de los medios electrónicos. Asimismo, a lo largo del desarrollo que ha tenido la actividad colaborativa, han podido surgir diversos canales y/o aplicativos que facilitan la interacción del usuario, debido al estado de necesidad que se genera en este último. En relación a esta necesidad, en palabras de Irigaray García de la Serrana la tecnología que se advierte o alcanza al usuario, siempre tendrá como finalidad, el suplir o atender la necesidad que se genera en un determinado usuario, gracias a la incentivo de este recurso vanguardista<sup>18</sup>.

- **La interrelación entre los agentes intervinientes:** Entendida en términos generales como la relación que se entabla entre dos o más personas debido a que mantienen intereses comunes de naturaleza económica que buscan ser satisfechos. En palabras de Siuskaite y Zvidauskas, dicha confianza, se puede generar en mérito a la existencia de una interacción entre los propios participantes de esta nueva actividad económica, empezando con la actividad propia de los proveedores, siendo ellos los ofertantes de un producto o servicio, los mismos que, calzarán en la órbita de los usuarios y/o consumidores, siendo ellos, los agentes que resultan tener toda atención, en virtud al estado de necesidad que se pueda generar en ellos<sup>19</sup>; por último, los intermediarios, siendo estos, aquellas plataformas que permiten hacer realidad esta interacción entre los anteriores agentes mencionados, facilitando las transacciones posibles y, sobre todo, calmando el estado de necesidad que se generó en el usuario inicialmente.
- **La confianza entre proveedores y los propios consumidores:** Para todo acto o actividad económica que descansa en el comercio electrónico, se tiene la apertura de

---

<sup>17</sup>J.M. DIESTE COBO, “Las plataformas colaborativas como oportunidad para la innovación social”, *REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos*, Vol. 1333, 2020, pp. 1-17.

<sup>18</sup>J. IRIGARAY GARCÍA DE LA SERRANA, “Economía Colaborativa: que es, beneficios e inconvenientes”, *EAE Business School*, Barcelona, 08 de marzo 2022, disponible en <<https://retos-directivos.eae.es/que-es-la-economia-colaborativa-y-cuales-son-sus-beneficios/>>, consulta:10 de mayo de 2023.

<sup>19</sup>D. SIUSKAITE, V. PILINKIENE Y D. ZVIDAUSKAS, “The Conceptualization of the Sharing Economy as a Business Model”, *Inzinerine Ekonomika- Engineering Economics*, Vol. 30, N° 3, pp. 373 – 381.

un grado de confianza. Dicho término, es vital para la realización de una actividad colaborativa, pues en palabras de Angulo, al momento de solicitar o adquirir algún producto o servicio y este sea otorgado, es necesario aclarar el hecho que, ni el usuario ni el proveedor tienen un contacto directo, es decir, lo concerniente a la interacción física,<sup>20</sup>. Por ello, el grado de confianza que se genera entre los intervinientes, resultaría ser un aspecto necesario para la aplicación de esta economía.

Como bien señala Oscar Mejia, Christian Mendoza y Yuri Mejia, para la obtención de una compra mediante alguna suerte de actividad colaborativa, la confianza será un aspecto determinante o como lo llaman dichos autores, un aspecto crítico, para la aplicación de este tipo de economía<sup>21</sup>. Para ello, es necesario poder tener un estudio del modelo de la economía colaborativa que se logre manejar en nuestra actualidad y, más aún, comparando con otros modelos a nivel mundial, como el Europa, los cuales, serán estudiados a mayor profundidad en los siguientes puntos.

#### **1.3.4. LA CREACIÓN DE UTILIDAD Y LA RESPONSABILIDAD DE LOS ACTORES**

Ahora bien, quisiéramos poder brindar algunos casos, donde la naturaleza de la economía colaborativa pudo haber tenido un cierto grado de desbalance o mal entendimiento. Creemos que estos casos, muy bien podría significar la incoación de una regulación o autorregulación de parte del legislador para con este tipo de economía y la potencial determinación de la responsabilidad. Aun así, es necesario poder darle una precisión, y delimitar si en verdad se necesita todo ello, más aún, cuando existe una doble relación (relación finalista y relación intermediaria) que tiene con el usuario en mérito a la esencia de la conceptualización de la economía colaborativa, la cual, será explicada en un posterior punto. A continuación, quisiéramos brindar tres casos (noticias) relacionados a algunas desviaciones o perjuicios que ha tenido la finalidad propia de la economía colaborativa.

---

<sup>20</sup>R. ANGULO, “El mundo digital: la nueva plataforma de los micro negocios post Covid-19”, *Ven Informado*, 08 de diciembre de 2020, disponible en <<https://www.veninformado.pe/micronegocios/>>, consulta: 10 de mayo de 2023.

<sup>21</sup>O. A. MEJÍA DELGADO, C. P. MENDOZA TORRES Y Y. Y. MEJÍA DELGADO, “Consumo colaborativo: la confianza, un factor crítico en la intención de compra”, *Suma de Negocios*, Vol. 12, N° 27, 2021, pp. 149-160.

- La primera noticia menciona lo siguiente, “Joven denuncia que taxista por aplicativo le robó sus pertenencias y gastó más de S/ 2 mil de sus tarjetas en cajas de whisky”<sup>22</sup> El presente caso tuvo a Juan Carlo Rivero como víctima de un robo, que fue ocasionado por un conductor del aplicativo Uber. Por lo que se pretende imputar el delito propio de robo para el conductor de dicho aplicativo.
- Por otro lado, tenemos el siguiente caso: “Mujer denunció intento de secuestro en taxi por aplicativo”<sup>23</sup>. En la presente noticia, se tiene como presunta víctima a Mónica Valdivia, indicando que, cuando el taxi por aplicativo se dirigió a su ubicación y ya estando dicha víctima en el vehículo, el conductor canceló el pedido. Como ella se encontraba en el interior, al ver que el conductor llevó a cabo esta acción, la señorita pidió auxilio, por lo que sus gritos fueron escuchados por algunos transeúntes. Al respecto, Uber indicó que desactivaría la cuenta de este conductor y colaborarían con las investigaciones del caso.
- Por último, contamos con otro caso relacionado a los antes vistos: “Mujer pide taxi por aplicativo y es secuestrada por otro conductor que sabía todos sus datos”<sup>24</sup>. En relación al presente caso, se tiene a una señorita quien, después de salir de su punto de ubicación, solicita el servicio de Uber, y al momento en que el vehículo llega, el conductor menciona el nombre completo de la víctima, ante este hecho, la señorita confiadamente ingresa al vehículo, sin previamente haber revisado el número de la placa; al pasar los minutos, proceden a llamarla indicando que el verdadero Uber llegó al punto, ante esto, la víctima desesperadamente trato de salir del vehículo, logrando acercarse a los efectivos policiales.

---

<sup>22</sup>REDACCIÓN EC, “Joven denuncia que taxista por aplicativo le robo sus pertenencias y gasto más de S/ 2 mil de sus tarjetas en cajas de whisky”, *El Comercio*, Lima, 10 de octubre de 2019, disponible en <<https://elcomercio.pe/lima/policiales/cercado-de-lima-denuncia-que-abordo-taxi-por-aplicativo-y-chofer-le-robo-pertenencias-e-hizo-consumos-con-tarjetas-noticia/?ref=ecr>>, consulta: 15 de marzo de 2023.

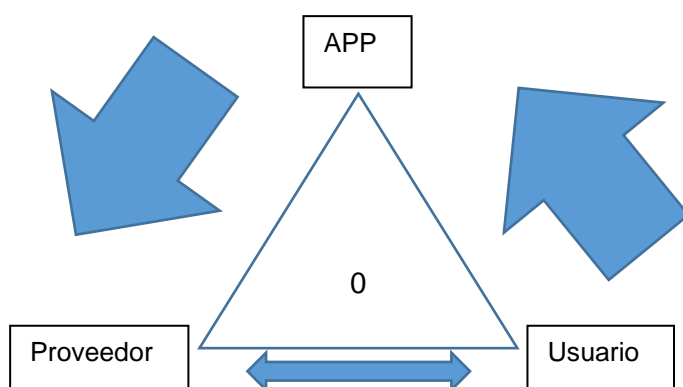
<sup>23</sup>REDACCIÓN EC, “Mujer denunció intento de secuestro en taxi por aplicativo”, *El Comercio*, Lima, 14 de agosto de 2018, disponible en <<https://elcomercio.pe/lima/sucesos/mujer-denuncio-secuestro-taxi-aplicativo-noticia-546876-noticia/>>, consulta: 15 de marzo de 2023.

<sup>24</sup>SOCIEDAD LR, “Surco: pide taxi por aplicativo y es secuestrada por otro conductor que sabía todos sus datos”, *La Republica*, 13 de julio de 2020, disponible en <<https://larepublica.pe/sociedad/2020/07/13/surco-madre-de-familia-casi-es-secuestrada-tras-solicitar-taxi-por-aplicativo-video>>, consulta: 15 de marzo de 2023.

Ante esto último dicho, muy bien se podrían desprender las concepciones de responsabilidad, toda vez que, podríamos reclamar al aplicativo por los “trabajadores” que realizan este servicio, pero, aun así, es necesario poder delimitar muy bien esta situación. Como bien señala Rocío Llanos las plataformas de economía colaborativa no prestan directamente un producto o servicio, sino que únicamente permiten el contacto entre usuarios finales y prestadores directos del servicio<sup>25</sup>. Ante ello, es necesario precisar que, dentro de todo lo visto hasta el momento, podemos simplificar en dos aspectos la relación colaborativa como modelo o diseño económico, quedando de la siguiente manera:

### Gráfico 1

*Esquema de las relaciones en la economía colaborativa*



**Fuente:** Elaboración propia

En el primer supuesto, se observa la concepción clásica de economía colaborativa, donde se mantiene dicha concepción, y la relación será directamente entre el usuario y el proveedor, siendo el aplicativo un mero intermediario, por lo que aquí, muy bien se podría aplicar la normativa del Código de Consumo. Por otro lado, puede que surja una relación intermedia, entre, el usuario y el aplicativo, esto se llamará una “relación intermedia”, toda vez que, en mérito al estado de necesidad, tiempo y consumo que le es aplicable al usuario,<sup>26</sup> este último,

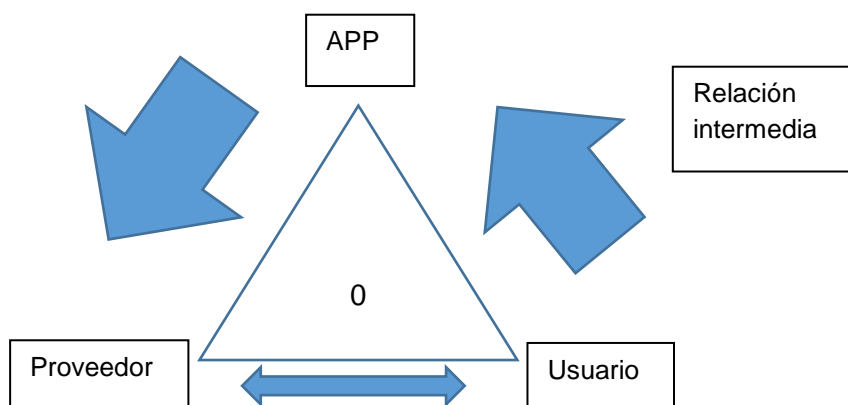
<sup>25</sup>R. LLANOS NAVARRO, “¿Son las plataformas de economía colaborativa proveedores de un servicio en el marco de una relación de consumo?”, *Revista de Actualidad Mercantil*, N° 6, 2019, p. 237.

<sup>26</sup>P. SÁNCHEZ VERA Y E. BÓDALO LOZANO, “Necesidades, tiempo y consumo. El consumidor mayor”, *Pedagogía Social. Revista Interuniversitaria*, N° 9, p. 339.

también desearía obtener una respuesta propia del aplicativo, lo cual, pasaremos a explicar mediante un gráfico:

## Gráfico 2

*Esquema de las relaciones en la economía colaborativa*



**Fuente:** Elaboración propia

Por ende, dentro esa concepción de relación intermedia, se puede entender que existe otra relación a la concepción clásica del modelo de la economía colaborativa, ya que, esta relación se da entre usuario y aplicativo, toda vez que, en esta relación, también se observa una necesidad, la cual es, que dicho aplicativo me pueda dar o brindar un servicio idóneo.

Ahora bien, en referencia a todos los supuestos (noticias) que hemos señalado anteriormente, basándonos en el caso de Uber, tenemos que, la primera relación, entre usuario y proveedor final se logra romper, y se crea una relación delictiva (materia penal), por ello, por ese lado no habría una aplicación al Código de Consumo, pero, por otro lado, en referencia a la segunda relación de necesidad (relación intermedia), entre el usuario y el aplicativo, más allá que el aplicativo no le presta el servicio, se logra identificar un estado de necesidad existente. Así pues, decir que el usuario tenía una relación con el aplicativo, es innegable, sea cualquiera de las situaciones, sea un intermediario o sea con el proveedor final, pero sí o sí, hay una

relación entre el usuario y el aplicativo. Por ello, lo que se sanciona es la relación de necesidad del usuario y el aplicativo (necesidad o relación intermedia), toda vez que, el aplicativo debió garantizar que su servicio era de garantía.

#### **1.4. PROBLEMÁTICA DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA RESPECTO DEL CONSUMIDOR**

La relación clásica de proveedor y consumidor que se encuentra en el Código de Consumo, se va a dar inicio cuando el usuario utiliza como medio de satisfacción esta plataforma digital, para enlazarse a un proveedor y la relación usuario-proveedor final seguirá manteniéndose<sup>27</sup>. Por ende, podemos entender que, en primer lugar, se hace el concepto de la economía colaborativa desde un diseño comercial, el aplicativo sirve de nexo para que un proveedor se relacione con un consumidor, bajo este diseño teórico, se va hablar que tenemos un usuario que busca satisfacer su necesidad y esta necesidad se satisface bajo las reglas del Código de Consumo, porque dicho código, no se aplica para cualquier relación jurídica, sino desde el ámbito propio del usuario/consumidor con el proveedor.

No obstante, como ya hemos mencionado anteriormente, hay otra relación del usuario que, si bien es cierto, toma el servicio del proveedor, lo hará por intermedio de una plataforma digital (aplicativo). De acuerdo a la estructura de relación clásica de relación de comercio y/o económica, Lavinia Blajan señala que, en primer lugar, el usuario/consumidor, tomará partida con su proveedor y, ante ello, les serán pasibles todas las obligaciones y directrices que enmarca el Código de Consumo, no obstante, como dijimos, se creará otra relación entre el usuario con un intermediario (aplicativo), el cual, dicho usuario no se ha vinculado directamente con el proveedor, sino que, en primer lugar, lo hará mediante el aplicativo, para así llegar al proveedor final<sup>28</sup>. De esta manera podemos entender que, el usuario para satisfacer su necesidad final, primero ha realizado una acción intermedia, la cual, también tendría una finalidad propia, siendo esta, el poder obtener una satisfacción entre lo pedido

---

<sup>27</sup>J. SARMIENTO Y J. GARCÉS, “De la economía tradicional a la Economía Digital Compartida”, *INNOVA Research Journal*, Vol. 2, N° 10, 2017, pp. 12-17.

<sup>28</sup>R. LAVINIA BLAJAN, “Las relaciones laborales dentro de la economía colaborativa”, *Revista de Derecho, Empresa y Sociedad*, N° 15, 2016, pp. 194-217.



por usuario y lo atendido por el aplicativo intermediario. Por último, esta necesidad, se traduce en la satisfacción de encontrar un proveedor (bajo el diseño comercial).

En resumen, podemos señalar que, la primera relación que podemos apreciar en la concepción clásica de una economía colaborativa, es la relación entre consumidor y proveedor final, de acuerdo a las reglas del Código de Consumo, la segunda relación que se da, es la referida al consumidor y aplicativo, donde también se va observar una relación de necesidad, la cual consiste en que el aplicativo me pueda brindar un adecuado proveedor.

Ahora bien, ¿esta relación con el proveedor (aplicativo), tiene la misma relación con el proveedor final clásico? Puede que sí y puede que no. Si no tiene la misma finalidad, este aplicativo se convierte en un proveedor intermedio y la necesidad que busca satisfacer al usuario con este proveedor (aplicativo), es una necesidad intermedia, es decir, encontrar un proveedor final<sup>29</sup>, por lo que, en ese lado, no habría confusión. Así pues, a manera didáctica, supongamos que se ingresa al aplicativo para conseguir algún bien o servicio, se utiliza el aplicativo como un intermedio para buscar un proveedor final; bajo esta búsqueda, hay una necesidad, lo que quiere decir que hay un servicio que presta el aplicativo al usuario, y por ello, este aplicativo debe de cumplir con las condiciones del Código de Consumo, tales como idoneidad, calidad, etc.. Si se utiliza un aplicativo intermediario, el usuario, tendrá expectativas respecto al servicio, y por ello se entiende que este servicio intermediario, garantiza que el proveedor final otorgará un buen servicio, complementándose así con las obligaciones que detenta o aplica el mismo aplicativo. Cabe indicar que, al respecto, Alegre señala que el aplicativo tiene la obligación de asegurarse de que sus proveedores finales puedan ser idóneos<sup>30</sup>.

Otro entendimiento que se puede dar, consiste en que, si el aplicativo no le explica al usuario, y solo hacemos un servicio intermedio propiamente dicho, entonces el usuario puede creer que el aplicativo es el servidor final. Por lo que el consumidor podría entender que el proveedor será un servicio final e intermediario a la vez. El servicio que prestaría este

---

<sup>29</sup>J. ALEGRE "¿Qué es economía colaborativa?", 15 de diciembre 2014, disponible en <<https://economistasfrentealacrisis.com/que-es-la-economia-colaborativa/>>, consulta: 16 de marzo de 2023.

<sup>30</sup>D. SUPO CALDERÓN Y V. H. BAZÁN VÁSQUEZ, "El deber de información y el estándar de razonabilidad en las garantías implícitas del consumidor", *Forseti. Revista de Derecho*, Vol. 8, N° 12, pp. 69-94.

aplicativo, tampoco sería autónomo o excluyente o libre, sino que, bajo esta figura y respetando la conceptualización de la teoría de economía colaborativa, este proveedor (aplicativo) está ofreciendo al usuario el servicio de encontrar un proveedor final, y en esta relación, es necesario que exista una garantía. El usuario final, busca un proveedor óptimo idóneo, por ello que se convierte en una necesidad intermedia, y esa necesidad se satisface cuando el aplicativo lo concreta con el proveedor final, también constituye un servicio que está protegido por el Código de Consumo por ello, el usuario podría invocar este código y ver la relación de necesidad con los dos proveedores (proveedor intermedio y proveedor final).

Por ende, el primer enfoque antes mencionado, se hace respetando el diseño de la economía colaborativa. Hay un servicio de expectativa para el usuario, y por ello el usuario genera dos relaciones, el usuario con el aplicativo intermediario y después, con el proveedor final con quien pretende satisfacer su necesidad final. Pero, por otro lado, ¿qué pasa si concurre al usuario un vehículo en malas condiciones?, para empezar, habría confiado en la idoneidad del aplicativo digital, pero, esta confianza justamente va en la segunda necesidad (usuario – aplicativo), por ello, es debido que, se pueda entender el hecho que existe una primera relación que se generará entre el usuario y el aplicativo intermediario.

Seguidamente, trataremos de explicar un segundo enfoque, que se desprende del modelo de la economía colaborativa. Para empezar, ¿qué pasa con el aplicativo que tiene una identificación de marca propia, caso “PedidosYa”, “Rappi” etc.? En palabras de Cañigüeral estos proveedores (aplicativos) representan al aplicativo, se identifican con los logos, y la idea del consumidor cambiaría, este no es un aplicativo que enlaza al proveedor y un consumidor, sino es un aplicativo que presta el servicio<sup>31</sup>. Por ejemplo, cuando el usuario recibe un pedido de “Rappi”, “PedidosYa” u otro aplicativo, este no se concibe la idea que vino algún repartidor de un determinado restaurante, sino concibe la idea que en verdad concurre a su persona un repartidor del aplicativo. Esta concepción realista, establece que el entendimiento del usuario, no es que esté utilizando el aplicativo para poder terminar con un

---

<sup>31</sup>A. CAÑIGÜERAL, “7 claves para la regulación del consumo colaborativo”, *Consumo Colaborativo*, Madrid, 19 de marzo del 2014, disponible en: <<http://www.consumocolaborativo.com/2014/03/19/7-claves-en-materia-de-regulacion-del-consumo-colaborativo/>>, consulta:24 de marzo de 2023.

proveedor, pues en este tipo de casos, lo que hace es contratar con el aplicativo el servicio de un tercero de forma indirecta. Por ello, y siendo un tanto tajantes con ello, por ejemplo, si se pide o solicita un producto o servicio de un proveedor en específico a Rappi o “PedidosYa”, ¿ello nos constataría que en verdad ese producto o servicio provenga de ese proveedor? No, no consta, pero, al final ¿quién nos presta el servicio final? Pues, el aplicativo.

Entonces, para el usuario, un aplicativo que tiene una identificación de marca propia, es porque justamente el aplicativo presta ese servicio, y este último, al satisfacer una debida necesidad, tiene que cumplir con los parámetros que enmarca el Código de Consumo. Entonces, vista la economía colaborativa desde el ámbito del consumidor, pueden darse esas dos situaciones o enfoques, ambas muy bien podrían calzar dentro de lo dicho en el Código de Consumo.

## CAPÍTULO II

### TRATAMIENTO DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL PERÚ

La economía colaborativa, entendida como una actividad nueva que adopta la economía social a inicios del Siglo XXI, ha venido calando de una manera muy apresurada, siendo que, su finalidad propia es la de poder re direccionar o redefinir los nuevos modelos de consumos que se pueden generar dentro de nuestra sociedad<sup>32</sup>, un claro ejemplo, es lo referido al uso de ciertos aplicativos digitales, los mismos que, en nuestra actualidad, están siendo muy frecuentemente utilizados. Ante ello, se ha debatido por parte de nuestros legisladores ciertos Proyectos de Ley, que podrían darle un tratamiento y/o regulación a las economías colaborativas en nuestro país.

Ahora bien, es interesante ver como no existe un consenso entre las autoridades para un intento de regulación en referencia a los diferentes ámbitos de las plataformas de economía colaborativa, más aún, lo referido al tratamiento que pueda tener en lo concerniente a la protección de los consumidores. Es un hecho que esta situación no solo se da en el Perú, puesto que, alrededor del mundo podemos encontrar diferentes casos concretos donde se ha debatido cuál puede ser la solución a estos modelos de negocios disruptivos que ofrecen un servicio de intermediación en el mercado. Desde un punto de vista político-social, podría verse la necesidad que el Poder Legislativo entre a la escena y emita una ley específica que prevea diferentes supuestos de hechos que respondan ante cualquier vulneración del derecho de los consumidores y del adecuado flujo del mercado.

Sin embargo, es menester tener en cuenta que, intentar generar una regulación, es sinónimo de estudios a mayores, secundado lo dicho por Mariano Carbajales y de manera interrogativa, el intentar regular alguna situación o escenario, es sinónimo de un interés público<sup>33</sup>. Dicho autor señala que en muchas ocasiones se ha justificado el hecho que, el interés público

---

<sup>32</sup>J. M. SASTRE-CENTENO Y M. E. INGLADA-GALIANA, “La economía colaborativa: un nuevo modelo económico”, *CIRIEC-España, Revista de Economía Publica, Social y Cooperativa*, N° 94, 2018, p. 227.

<sup>33</sup>M. CARBAJALES, “Hacia una definición jurídica de regulación económica”, *Revista Republica*, N° 26, 2019, p. 50.

siempre será sinónimo de una potencial regulación, pero no siempre, la regulación de una determinada acción se estará basando en maximizar la utilidad, pues es necesario también poder determinar el costo-beneficio de ello, por lo tanto, no se debe tomar a la ligera el tema de la regulación, pues para llevarla a cabo, se debe analizar a profundidad las necesidades y derechos de las partes involucradas en las relaciones que se van a establecer.

En el caso que se desee regular a las plataformas de economía colaborativa, primero se tendría que entender lo que implica la economía colaborativa como tal, y de manera más específica, el modelo de negocio que llevará a cabo cada plataforma. Es un hecho que, poco a poco, nuestro país irá adoptando una postura que logre resolver cuestiones digitales que se suscitan cada vez con más frecuencia, tales como, la presentación del diseño de la política nacional de transformación digital que involucra a “un conjunto de estrategias que permitirán poner la tecnología al alcance y servicio de todos los ciudadanos”<sup>34</sup>. A pesar de esto, hay que aclarar que el crecimiento de la inclusión tecnológica no solo se debe a este factor actual, pues se marcará un precedente sobre la importancia de la innovación digital en nuestras vidas y sus beneficios.

Pero tampoco se trata de regular una situación por la necesidad de sancionar conductas o situaciones atípicas al derecho. Esta acción, como bien marca Raul Katz, podría llegar a tener una acción nociva tanto para el ecosistema digital, como para los rubros que ya han impactado positivamente el tratamiento de la economía colaborativa<sup>35</sup>. Creemos que, es menester poder observar el panorama completo, y tener en cuenta el cambio constante al que se ve sujeta la economía digital y los diversos modelos de negocio que emanan de la misma. En 2014, Uber llegó al Perú<sup>36</sup>, siendo así, la primera aplicación de economía colaborativa en operar en nuestro país. Posteriormente ingresaron otras aplicaciones de servicios de intermediación como Glovo, PedidosYa, Cabify, entre otros al mercado peruano. Por lo que,

---

<sup>34</sup>EDITORIA PERÚ, “Gobierno presenta política nacional de transformación digital”, *El Peruano*, Lima, 22 de octubre de 2020, disponible en <<https://elperuano.pe/noticia/105772-gobierno-presenta-politica-nacional-de-transformacion-digital>>, consulta: 15 de febrero de 2023.

<sup>35</sup>R. KATZ, *El ecosistema y la economía digital en América Latina*, Editorial Ariel, Barcelona, 2015, 1ª ed., p. 22.

<sup>36</sup>REDACCIÓN PERÚ 21, “Uber cumple 8 años en nuestro país: Conoce los 8 hitos de esta app en territorio peruano”, *Perú 21*, Lima, 27 de abril de 2022, disponible en <<https://peru21.pe/peru/uber-cumple-8-anos-en-nuestro-pais-conoce-los-8-hitos-de-esta-app-en-territorio-peruano-taxi-aplicativo-noticia/>>, consulta: 15 de marzo de 2023.

desde el 2016, se han presentado Proyectos de Ley que buscan dotar de regulación a los servicios de intermediación de delivery y de transporte.

En el 2016, el congreso emitió el Proyecto de Ley 01505/2016-CR, denominado “Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas”<sup>37</sup>, la cual buscaba regular a todas aquellas empresas titulares de aplicativos mediante los cuales se ofrecen servicios de intermediación. Sin embargo, a pesar de que se señala de manera expresa que se trata de plataformas tecnológicas que permiten la conexión entre personas que prestan el servicio de transporte, y personas que requieren de ese servicio, se indica que las mismas deben cumplir con determinadas obligaciones relacionadas a la prestación del servicio de transporte, tales como permitir que el pasajero conozca información sobre el conductor. Un aspecto relevante de este proyecto de ley, señala que estas empresas deben asegurarse que el conductor cuente con licencia de conducir, su seguro vehicular y la inspección técnica del vehículo, cuando en realidad, dicha obligación le compete al conductor del vehículo mediante el cual se prestará el servicio de transporte. Aunado a ello, se estableció que los aplicativos debían cumplir con informar los términos y condiciones del servicio, y contar con un Libro de Reclamaciones, a pesar de que dichas obligaciones ya están establecidas por el Código de Consumo, para aquellos proveedores de servicios, por lo que pueden ser imposiciones legales redundantes que ya se encuentran contenidas en otros cuerpos normativos.

También se estableció el Proyecto de Ley 02687/2017-CR, denominado “Ley que crea y regula el registro virtual de transporte privado mediante plataformas tecnológicas”<sup>38</sup>. Este proyecto de ley establece que las entidades operadoras de plataformas tecnológicas deben ser reguladas para asegurar la calidad del servicio que se está prestando. Asimismo, se establecieron principios del servicio privado de transporte mediante estas plataformas, tales como seguridad, calidad y comodidad, protección de datos y responsabilidad. Cabe indicar que se señaló de manera expresa que, existe una responsabilidad solidaria por parte del operador, en cuanto al servicio de transporte que se está prestando, a pesar de que estas

---

<sup>37</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR, *Proyecto de Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas digitales*, Perú, recibido el 08 de junio de 2017.

<sup>38</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 02687/2017-CR, *Proyecto de Ley que crea y regula el registro virtual de transporte privado mediante plataformas tecnológicas*, Perú, recibido el 09 de abril de 2018.

plataformas sólo prestan un servicio de intermediación y no están involucradas directamente en el servicio de transporte llevado a cabo por los conductores.

Ahora bien, además de implementar un registro virtual de transporte privado mediante plataformas tecnológicas, se indicó que, las plataformas debían exigir ciertos requisitos a los conductores, para que puedan afiliarse a las plataformas y brindar el servicio de transporte. Por lo que, a través de dicho proyecto de ley, se buscaba tener parámetros definidos en cuanto al modo en el que las aplicaciones prestan estos servicios, además de controlar los límites que deben tener los conductores que van a brindar el servicio de transporte privado.

También se emitió el Proyecto de Ley 02218/2017-CR, denominado “Ley que regula el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transportes especial - Taxi”<sup>39</sup>. Este proyecto determinó los requerimientos legales y técnicos que debían tener estas plataformas de intermediación. Un punto interesante de dicho proyecto, consiste en que las plataformas deben informarle de manera trimestral al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la información sobre los conductores y los usuarios de la aplicación, sin brindar un fundamento a dicha remisión, y considerando que se trata de la transferencia de datos personales, ello tendría que estar debidamente justificado. Asimismo, en su artículo 9° sostiene que el reglamento de dicha ley regularía las condiciones y usos de la aplicación, indicando la existencia de una tarifa fija por el uso de la aplicación, por lo que ese proyecto de ley buscaba involucrarse en las contraprestaciones llevadas a cabo entre las plataformas y los conductores afiliados, lo cual podría contravenir a la economía social de mercado establecida en la Constitución Política del Perú.

Además de ello, en el año 2020, el Poder Legislativo emitió el Proyecto de Ley 6600/2020-CR denominado “Proyecto de Ley que regula el servicio de taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos”<sup>40</sup>. A través del mismo, se buscaba regular a aquellas aplicaciones que permiten que los usuarios puedan solicitar un servicio de taxi, además de crear un registro

---

<sup>39</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 2218/2017-CR, *Proyecto de Ley que regula el servicio de las entidades Administradoras de plataforma tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transporte especial-taxi*, Perú, recibido el 06 de diciembre 2017.

<sup>40</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 6600/2020-CR, *Proyecto de Ley que regula el servicio de taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos*, Perú, recibido el 17 de junio de 2021.

nacional de las empresas que ofrecen estos servicios. Asimismo, se definió a este tipo de empresas, indicando que son personas jurídicas que desarrollan, implementan y administran aplicativos para proveer un servicio de interconexión para la contratación de un servicio de taxi. Ahora bien, este proyecto tenía las siguientes disposiciones:

- a. Se prohibió la exigencia de requisitos legales discriminatorios. Respecto a dicha disposición, consideramos que se sobreentiende que ningún tipo de aplicativo puede imponer exigencias discriminatorias para su uso, pues ello contravendría nuestra Constitución.
- b. Se indicó que estas empresas de intermediación serían solidariamente responsables en lo administrativo ante diversas autoridades. No obstante, dicha alegación no termina siendo clara, pues no se establecen en qué supuestos serían solidariamente responsables.
- c. Se dispuso la creación de un Seguro Obligatorio del Servicio de Taxi por Aplicativo, para cubrir los accidentes que sufran los conductores y usuarios. Sin embargo, ya tenemos el SOAT (Seguro obligatorio contra accidentes de tránsito), el cual de conformidad con el artículo 7° del D.S. N° 024-2002-MTC<sup>41</sup>, debe ser contratado por el propietario de los vehículos. En el caso de este tipo de aplicaciones, los conductores utilizan sus propios vehículos, por lo que ya tienen la responsabilidad de contratar un SOAT, el cual cubriría este tipo de accidentes, por lo que no sería necesaria la creación de un nuevo tipo de seguro.

También se emitió otro Proyecto de Ley N° 03351/2018-CR llamado “Ley de Regulación del Servicio de Taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos por dispositivos de internet móvil”<sup>42</sup>. En la misma se hablaba de un proveedor principal y un proveedor ejecutor, además de hablar de una delimitación de responsabilidad ambigua que no logra aclarar situaciones de hecho. A su vez, se plantea una obligación a implementar establecimientos físicos, acción

---

<sup>41</sup>MINISTERIO DE TRANSPORTE, COMUNICACIONES, Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, *Reglamento Nacional de responsabilidad civil y seguros obligatorios por accidentes de tránsito*, Perú, entrado en vigencia, 14 de junio de 2002.

<sup>42</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 03351/2018-CR, *Proyecto de Ley que regula el servicio de taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos por dispositivos de internet móvil*, Perú, recibido el 12 de septiembre de 2018.



que consideramos que podría estar vulnerando la libertad de empresa, contenida en el artículo 59° de nuestra CPP, por lo que es un derecho fundamental y que reviste de vital importancia en una economía social de mercado. El Tribunal Constitucional ha planteado que, dentro del contenido del ámbito de protección de la libertad de empresa, se encuentra también la de “establecer los propios objetivos de la empresa (libertad de organización del empresario) y dirigir y planificar su actividad (libertad de dirección de la empresa) en atención a sus recursos y a las condiciones del propio mercado”<sup>43</sup>. De la misma manera implementa medidas que son en principio, muy difícil de aplicar como un botón de pánico que esté conectado con la Policía Nacional del Perú, esta medida generaría gastos innecesarios, ya que, no existe ni la logística, ni el personal para cumplirla, puesto que, a junio del 2022, existe un policía por cada 500 ciudadanos; este tipo de medidas le quita simplicidad al servicio y desanimada a nuevos proyectos a ingresar o producirse en el Perú.

A su vez tenemos el Proyecto de Ley 4144/2018-CR, denominada “Ley que regula la labor del trabajador por plataforma digital”<sup>44</sup>. En primer lugar, esta ley pretende brindar un ámbito más amplio a las actividades desarrolladas en un plano virtual. No obstante, desde el artículo 2 podemos hallar incongruencias con las mismas. Se podría encajar a las aplicaciones como una empresa digital, pero los usuarios conductores no podrían ser trabajadores digitales, pues el proyecto de ley señala que son aquellos que se encuentran en el ámbito y dirección de una empresa. No obstante, la relación que poseen con la aplicación, no es una de dependencia ni existe subordinación. Los conductores laboran autónomamente, sin seguir las órdenes de la aplicación, pues hay un aspecto muy importante, y es que ellos deciden si es que desean prestar el servicio de transporte o no. Consideramos que se intenta adecuar a la legislación laboral, tratando de adaptar cuestiones como la remuneración y el otorgamiento de beneficios sociales de una manera tergiversada, teniendo como resultado una adecuación forzada de estas empresas a la legislación laboral.

---

<sup>43</sup>STC Exp. N° 01405-2010-PA/TC, del 06 de diciembre de 2010, F.J. 15.

<sup>44</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 4144/2018-CR, *Proyecto de Ley que regula la labor del trabajador por plataforma digital*, Perú, recibido el 04 de abril de 2019.

Aunado a ello, se emitió el Proyecto de Ley 4243/2018-CR, cuyo nombre es “Ley del empleo digno que regula a los trabajadores de plataformas digitales”<sup>45</sup>, el cual pretende establecer el vínculo laboral entre las empresas en cuestión y los usuarios conductores y/o repartidores. Esto quiere decir, que se pretende abarcar un campo amplio, en el cual encontramos a empresas como Uber, Rappi, Cabify, Glovo, entre otros. En ese sentido, cabe cuestionarse si la solución sería establecer límites a la autonomía que actualmente poseen aquellos usuarios que se registran en esas plataformas digitales para ofrecer un servicio.

Por otro lado, también se emitió el Proyecto de Ley 5192-2020, denominado “Ley que regula el trabajo de reparto de productos a domicilio a través de vehículos menores motorizados y no motorizados”<sup>46</sup>. El presente proyecto de ley, menciona la necesidad de adecuar los servicios prestados por las plataformas de economía colaborativa a las condiciones laborales preestablecidas en nuestro país, basándose en la necesidad de la formalización laboral. Uno de los puntos propuestos es un registro de las unidades de los vehículos motorizados o no motorizados que brinde el servicio de reparto, el cual, debe estar registrado en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Al respecto, consideramos que esta medida es muy burocrática, debido a que el atractivo de las plataformas es prestar el servicio cuando este usuario pueda y desee, además que cualquier persona pueda prestarlo teniendo insumos básicos. Es decir, la simplicidad del registro y de la prestación permite que muchas personas puedan tener nuevas fuentes de ingreso, y al tomar medidas como la anteriormente mencionada genera que muchas personas pierdan el interés. Al igual que otros proyectos ya analizados, plantean la idea de que existe una relación laboral entre la plataforma y las personas que prestan el servicio, aquí podemos ver la reincidencia de nuestros legisladores por adecuar un modelo novedoso a lo convencional, acción que claramente no cuadra.

El Proyecto de Ley 018-2021- CR, denominado “Ley que reconoce beneficios laborales a los trabajadores que realizan el servicio de reparto, mensajería y movilidad por medio de

---

<sup>45</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 4243/2018-CR, *Proyecto de Ley del empleo digno que regula a los trabajadores de plataformas digitales*, Perú, recibido el 17 de abril de 2019.

<sup>46</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 5192/2020-CR, *Proyecto de Ley que regula el reparto de productos a domicilio a través de vehículos menores motorizados y no motorizados*, Perú, recibido el 19 de mayo de 2021.

plataformas”<sup>47</sup>, propone diferentes aspectos como tener adoptar un horario de trabajo adecuada a la jornada laboral ordinaria, a su vez también menciona la obligación de suscribir un contrato, la necesidad de contratar un seguro que cubra contingencias propias del servicio prestado, de la misma manera sugiere una fiscalización por parte de SUNAFIL. Como podemos observar, el presente proyecto de ley, al igual que los anteriores, desnaturaliza la idea del modelo de negocio de estas aplicaciones. Si bien es cierto que, podemos entender la buena voluntad de nuestros legisladores, consideramos que una “sobrepotección” no implica ir por el camino correcto, ya que en esas situaciones, podemos generar un daño mayor que el beneficio que queremos otorgar, pues es un claro mensaje, que en nuestro país no se puede hacer modelos de negocio distinto a lo establecido, ya que se pondrán diferentes trabas a la innovación empresarial, y eso generaría un desfase ya que debemos estar acorde de la realidad que vivimos.

Finalmente, tenemos el Proyecto de Ley 1381-2021, denominado “Proyecto de ley que regula el servicio de delivery en vehículos motorizados y a las empresas proveedoras del servicio de delivery por aplicativo tecnológico móviles - app”<sup>48</sup>. Al igual que otros proyectos de ley, se buscaba crear un registro nacional de este tipo de plataformas tecnológicas, además de los requisitos para poder acceder a dicho registro. En el artículo 9°, se delimitó la responsabilidad de estas aplicaciones, indicando que serían solidariamente en lo administrativo. No obstante, no indicaron respecto a qué obligaciones serían responsables, pues podrían referirse al servicio de intermediación prestado, y/o al servicio de delivery brindado por los repartidores. Aunado a ello, se buscaba crear un Servicio Obligatorio del Servicio de delivery en vehículos motorizados, denominado SOSDE, el cual consiste en un seguro de accidentes de tránsito. En la exposición de motivos, se hizo referencia a que, en el Perú, el 65% motocicletas de reparto no cuentan con SOAT. Sin embargo, consideramos que a pesar de que dicha cifra es alarmante, se podría fiscalizar a estos vehículos con la normativa vigente que indica que los

---

<sup>47</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 018-2021-CR, *Proyecto de Ley que reconoce beneficios laborales a los trabajadores que realizan el servicio de reparto, mensajería y movilidad por medio de plataformas digitales*, Perú, recibido el 12 de agosto de 2021.

<sup>48</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 1381-2021-CR, *Proyecto de Ley que regula el servicio de delivery en vehículos motorizados y a las empresas proveedoras del servicio de delivery por aplicativo tecnológico móviles-app*, Perú,

propietarios de los vehículos son quienes deben contratar el Servicio Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Mediante los proyectos de ley mencionados, es posible afirmar que el Poder Legislativo busca llevar a cabo la regulación de todas aquellas aplicaciones que buscan conectar a dos partes (prestador de servicios-consumidor), por lo que estamos frente a un intento de regulación de la economía de pares o economía colaborativa.

Todos estos intentos tienen un objetivo común: la regulación de las plataformas de economía colaborativa, a efectos que el Estado pueda ejercer un mayor control respecto a sus acciones. Sin embargo, también buscan que el servicio brindado procure la protección a los consumidores, imputando adecuadamente la responsabilidad ante infracciones y vulneraciones en una relación de consumo. Ello debido a que los cambios sociales y tecnológicos han alterado las bases sobre las que se asentaba la normativa preexistente, que no tiene en cuenta ciertas singularidades relevantes de esas nuevas actividades económicas<sup>49</sup>. Así pues, como bien sabemos, para todo Proyecto de Ley, es necesario – antes que todo – dar un estudio profundo de ello, respecto a las repercusiones, aspectos positivos y negativos que podría traer dicho proyecto, es decir, realizar los estudios pertinentes sean las veces que sea.

El artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República promueve el procedimiento e iniciativa legislativa con la que todo legislador cuenta, en mérito a una potencial aprobación del Pleno.<sup>50</sup> Aun así, y en vista de todos estos estudios, el Estado, en vísperas de un mejor entendimiento, crea una norma que permite mejorar la calidad regulatoria de manera *ex ante*. En otras palabras, todos podemos tener la iniciativa de regular algún interés público que, muy bien señalamos al inicio del presente capítulo, pero es necesario que pueda existir algún parámetro o directriz que se enfoque en ello; más aún, con el tema que se viene tratando en el presente trabajo.

Dicha norma se funda en el D.S. N° 063-2021-PCM, de fecha 01 de abril de 2021, pues en ella, se puede observar la finalidad de ser “un proceso que permite el análisis previo,

---

<sup>49</sup>J.J. MONTERO PASCUAL, *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, p. 76.

<sup>50</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Reglamento del Congreso de la Republica, edición oficial 2023

sistemático e integral para identificar, evaluar y medir los probables resultados, beneficios y costos de distintas alternativas de solución (regulatorias y no regulatorias) de un problema público, al mismo tiempo que toma en cuenta los riesgos”<sup>51</sup>(Artículo 3, D.S. N° 063-2021-PCM). En otras palabras, muy bien podría encajar dichos proyectos u otros de la misma naturaleza (economía colaborativa) dentro de estos lineamientos que brinda el Decreto antes citado. Sin embargo, nos queremos delimitar a lo dicho en el artículo 11 del mismo; mediante el cual se recomienda los siguientes aspectos para crear una percepción regulatoria:

- En primer lugar, es necesario poder analizar el contexto de la situación, identificar los afectados, la magnitud y el diagnóstico del problema público a enfrentar, para ello, es necesario apoyarse de datos estadísticos, investigación y estudios empíricos, más aún, si contamos con información relevante de nuestro país o a nivel internacional, caso economía colaborativa.
- Una vez identificado el contexto, es necesario poder plantear el o los objetivos, los mismos que, están en relación al análisis del problema público ya identificado.
- Asimismo, es necesario también, la identificación y desarrollo de las alternativas, para una potencial regulación o, caso contrario, no.
- Por otro lado, una vez ya planteado y estudiado el problema, los objetivos y las posibles alternativas, es necesario que se brinde un alcance respecto los costos y beneficios, incluyendo sus mecanismos de cumplimiento, todo ello, con el propósito de elegir la mejor alternativa a la solución del problema que se tiene.
- Identificación, descripción y desarrollo de los mecanismos de implementación y cumplimiento para asegurar la viabilidad de la mejor alternativa seleccionada.

---

<sup>51</sup>MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS, Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, *Reglamento que desarrolla el marco institucional que rige el proceso de mejora de la calidad regulatoria y establece los lineamientos generales para la aplicación del análisis de impacto regulatorio ex ante*, Perú, entrado en vigencia el 02 de abril de 2021.

- Identificación, descripción y desarrollo de criterios y de los mecanismos de monitoreo, supervisión y evaluación del cumplimiento de los objetivos y del proyecto regulatorio seleccionado.

Ahora bien, como bien precisan José Londoño y Carlos Tello, existe un gran desconocimiento respecto al estudio de las economías colaborativas, volviéndose una característica frecuente en los individuos involucrados en el tema<sup>52</sup>. Asimismo, como se pudo observar en las características dadas en el artículo 11 del Decreto antes citado, es muy concurrente el hecho que, ante una potencial regulación, es necesario poder observar las particularidades propias que se puedan dar, si son beneficios para algunos o perjudiciales para otros, y así viceversa.<sup>53</sup> Es decir, al margen si el legislador pretenda dar Proyectos de Ley, no solo para el tema de la economía colaborativa, sino también para otras políticas públicas, debe tener siempre un criterio analítico y estudiar cuales son las ventajas o desventajas que se puedan dar, a nivel jurídico, social, contractual, etc.; por ello, en nuestro presente trabajo, pretendemos delimitar cuál sería el verdadero modelo de la economía colaborativa, partiendo de la nociones que se genera en las relaciones del usuario para con el intermediario o el proveedor final.

## **1. LINEAMIENTOS NECESARIOS PARA LLEVAR A CABO UNA ADECUADA REGULACIÓN EN EL PERÚ**

Tal como hemos desarrollado a lo largo del presente trabajo, el mercado ha evolucionado, por lo que los productos y servicios que podemos encontrar a disposición de los usuarios, también lo han hecho. Los servicios de delivery y de transporte, han tenido que adaptarse a las nuevas necesidades de los consumidores, los cuales buscan que dichos servicios sean de fácil acceso, y más simplificados.

En búsqueda de satisfacer dicha demanda, es que nacen nuevas ideas de negocio, ofreciendo un servicio disruptivo. Las aplicaciones de economía colaborativa encajan en esta

---

<sup>52</sup>J. LONDOÑO-CARDOZO Y C, TELLO-CASTRILLÓN, “La economía colaborativa: propuesta de bases conceptuales para su estudio”, *Entramado*, Vol. 18, N° 2, 2022, pp. 1-16.

<sup>53</sup>G. DOMÉNECH PASCUAL, “La regulación de la economía colaborativa (El caso “Uber contra el taxi”)", *Revista Ceflegal*, N° 175-175, 2015, p. 77.

descripción, pues no ofrecen el servicio de transporte ni delivery, sino más bien, una vía para hacer estos servicios más accesibles. Aunado a ello, ofrece la oportunidad de que personas que están dispuestas a ofrecer estos servicios, puedan llevarlo a cabo de manera más sencilla.

Atendiendo a esta nueva realidad, surge la cuestión de si es necesario regular a estos servicios de intermediación, pues suponen muchos escenarios donde el derecho debe intervenir. Específicamente en el caso de la protección al consumidor, se deben establecer idóneamente quienes son los intervinientes en la relación de consumo que surge durante el uso de estas aplicaciones, y después de ello delimitar las obligaciones que le corresponden a cada uno de estos actores.

Para ello, consideramos que el primer paso para analizar la necesidad de tener una regulación específica para estas aplicaciones, debe establecer que se trata de empresas que ofrecen un servicio de intermediación. Por consiguiente, cualquier imputación relacionada al Código de Consumo que pueda ser imputada por perjuicios a algún consumidor determinado, deberá ser en base al servicio de intermediación, y no en base al servicio de transporte que brinda el conductor registrado, o el servicio de delivery llevado a cabo por el restaurante y/o el repartidor.

Cualquier responsabilidad derivada del servicio de transporte y/o delivery, debe ser imputada a estos terceros, pues son ellos quienes están llevando a cabo estos servicios de manera externa. La aplicación es quien va a brindar la infraestructura digital para que pueda darse la conexión entre proveedores y consumidores pero su labor concluye en ello. Las acciones relacionadas con estos servicios, les corresponden a los proveedores, pues (i) son ellos quienes las llevan a cabo, y además (ii) no tienen una relación laboral con las aplicaciones en cuestión, por lo que no realizan tales acciones por encargo, si no a cuenta propia. Los proyectos de ley que han sido presentados durante estos años, no han tenido éxito pues no han respetado a cabalidad lo previamente expuesto, y se han limitado a considerar que se trata de una empresa que de cierta manera terceriza estos servicios de transporte y delivery.

Si bien es cierto, esta regulación busca, además de otros beneficios, proteger al consumidor peruano, debe tenerse en cuenta que la imposición de diversas obligaciones a estas entidades, puede terminar siendo contraproducente, pues el ingreso al mercado de otras aplicaciones

que brindan también servicios de intermediación, podrá verse desmotivado por las obligaciones impuestas para poder operar. Además de ello, algunas de estas obligaciones son burocráticas, por lo que, el funcionamiento de estas aplicaciones, podría tomar más tiempo, y los ingresos económicos que tienen estas empresas podrían verse mermados, es por ello que, la necesidad de analizar objetivamente qué medida debe ser la más idónea para una potencial regulación de la economía colaborativa, es tarea de nuestros legisladores pero, no anteponiendo intereses, como se ve plasmado en sus proyectos de leyes, sino que, a partir de la conceptualización de la economía colaborativa, se podrá tener un mejor entendimiento.



## CAPÍTULO III

### LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN LA UNIÓN EUROPEA Y LATINOAMÉRICA

#### 1. LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN LA UNIÓN EUROPEA

En el caso de la Unión Europea, el 16 de noviembre del 2022 entró en vigor la Ley de Servicios Digitales. A través de la misma se busca proteger a los consumidores en el ecosistema digital, además de brindar seguridad jurídica a los proveedores de servicios digitales, ejerciendo un mayor control respecto a las plataformas<sup>54</sup>, cabe indicar que, dentro de estos proveedores de servicios digitales, se encuentran las plataformas en línea que reúnen a vendedores y consumidores, así como las plataformas de economía colaborativa que ofrecen servicios de taxi y/o delivery, de tal modo que, en el primer considerando de dicha Ley, se indica que las plataformas en línea que permiten a los consumidores celebrar contratos a distancia con comerciantes, se encuentran bajo su ámbito de aplicación.

Ahora bien, mediante la misma, se establecen diversas exenciones de responsabilidad respecto a dichas plataformas, las cuales, no serán aplicadas en el caso que la plataforma determinada tenga un rol activo respecto a la relación de consumidores y comerciantes, teniendo control sobre la misma. Por consiguiente, estas exenciones no deben aplicarse cuando, en lugar de limitarse a la prestación neutra de los servicios mediante un tratamiento meramente técnico y automático de la información proporcionada por el destinatario del servicio, el prestador de servicios intermediarios desempeñe un papel activo de tal índole que le confiera conocimiento de dicha información o control sobre ella.<sup>55</sup> En consecuencia, no cabe acogerse a dichas exenciones cuando las responsabilidades deriven de información no proporcionada por el destinatario del servicio, sino por el propio prestador del servicio

---

<sup>54</sup>UNION EUROPEA, Regulation (EU) 2022/2065 of The European Parliament and of The Council. Disponible en: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32022R2065&qid=1666857835014>>. Consultado: 01/05/2023

<sup>55</sup>L. GARCÍA MONTORO, “*Agenda europea para la economía colaborativa*”, *Revista CESCO de derecho de consumo*, N° 18, 2016, p. 112.

intermediario, incluido el caso en que la información se haya elaborado bajo la responsabilidad editorial de dicho prestador.

Esta nueva ley contiene nuevas disposiciones que buscan la protección de los derechos fundamentales en un ámbito digital, por lo que las nuevas protecciones de la libertad de expresión limitarán las decisiones arbitrarias de moderación de contenidos por parte de las plataformas y ofrecerán nuevas vías para que los usuarios actúen con conocimiento de causa contra la plataforma cuando se modere su contenido, y de la misma forma se buscará proteger la protección de los datos personales y la libertad y el pluralismo de los medios de comunicación en línea, así como los derechos del niño.<sup>56</sup>

De tal modo que se evaluará si una plataforma debe ser designada como plataforma o motor de búsqueda en línea de muy gran tamaño. Una vez tomada la decisión de designación, la entidad en cuestión dispondrá de cuatro meses para cumplir las obligaciones derivadas de la Ley de Servicios Digitales. Como bien señala García, “la diferenciación entre plataforma que actúa como prestador de servicios o como mero intermediario entre particulares es esencial para determinar la normativa que le resulta de aplicación. A este respecto, será necesario tener en cuenta la frecuencia con que se presten los servicios, el fin lucrativo del prestador y su volumen de negocio”.<sup>57</sup>

En cuanto a la jurisprudencia, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, mediante la sentencia del Asunto C-434/15 de fecha 20 de diciembre del 2017, definió a los servicios de intermediación como aquel que permite conectar a un conductor con una persona que solicita un desplazamiento. De tal modo que lo diferencia de un servicio de transporte, pues indica que este tipo de servicios permite la transmisión de información entre las partes involucradas, y el conductor es quien se encargará de llevar a cabo el servicio de transporte.

Por lo que, en principio, consideraron que la plataforma de economía colaborativa Uber, podría ser considerada como un servicio de la sociedad de la información, en el sentido del

---

<sup>56</sup>M. P. DOMÍNGUEZ CABRERA, “La relación de la economía colaborativa con el modelo de cooperativas de consumidores y usuarios”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, 2019, pp. 7-8. Disponible en <<http://ciriec.es/wp-content/uploads/2018/09/COMUN-002-T3-DOMINGUEZ.pdf>>. Consulta: 15 de marzo de 2023.

<sup>57</sup>L. GARCÍA MONTORO, “Agenda europea para la economía colaborativa”, *Revista CESCO de derecho de consumo*, N° 18, 2016, p. 112.

artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34, al que remite el artículo 2, letra a), de la Directiva 2000/31, al ser un servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios.

Sin perjuicio de ello, establece que el servicio de intermediación forma parte integrante de un servicio global cuyo núcleo es un servicio de transporte y, por lo tanto, que no responde a la calificación de servicio de la sociedad de la información, adicionalmente desarrolla el concepto de servicio en el ámbito de los transportes, el mismo que abarca a los servicios de transporte y cualquier servicio ligado de forma inherente a un desplazamiento de personas o mercancías de un lugar a otro gracias a un medio de transporte, de esta forma podemos evidenciar que la Unión Europea a través de la mencionada jurisprudencia realiza una conceptualización referida al tema que nos atañe.

Aunado a ello, consideramos menester indicar que cada país de la Unión Europea, tiene autonomía para legislar a este tipo de empresas. Por ejemplo, en el caso de España, el gobierno decidió implementar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), las cuales permiten que los conductores puedan realizar, previa contratación, una modalidad de transporte discrecional de viajeros en turismo por todo el territorio nacional. Estas licencias son utilizadas por los conductores de las aplicaciones como Uber o Cabify, y son distintas a las licencias obtenidas por conductores de taxis. No obstante, cabe indicar que, en virtud a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, la emisión de estas licencias ha sido suspendida, debido a la situación de desequilibrio entre el número de éstas y el de las de transporte público de viajeros en vehículos de turismo -autotaxi-.

## **2. LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN LOS PAÍSES DE LATINOAMÉRICA**

### **2.1. LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN LOS PAÍSES DE LATINOAMÉRICA**

A lo largo de los años, la economía colaborativa ha ido creciendo en Latinoamérica, por lo que han surgido empresas formadas bajo esta modalidad de negocio, brindando servicios de intermediación de diversa índole. Ello debido a que la verdadera oportunidad de este modelo está a nivel local y comunitario, donde escasos recursos pueden ser utilizados y aprovechados por más ciudadanos, satisfaciendo necesidades sociales y generando oportunidades

económicas, pues de esta forma democratizamos servicios que antes eran de uso exclusivo por un pequeño sector de la población<sup>58</sup>.

Sin embargo, estos negocios disruptivos aún no generan total confianza entre los consumidores, debido a aspectos como el desconocimiento sobre los mismos, la falta de tecnología, entre otros. Por otro lado, siguiendo la línea de investigación de Pérez y de conformidad con lo señalado por el Instituto de Empresa de Madrid, un 23% de los fundadores de este tipo de empresas, considera que la regulación es un límite de crecimiento que tienen sus negocios<sup>59</sup>. Ahora bien, las empresas de economía colaborativa siempre se han caracterizado por contar con constantes problemas de asimetría de información, los cuales afectan directamente al usuario ya que este al estar en desventaja en términos de funcionamiento y desarrollo del bien o servicio que están adquiriendo, es completamente vulnerable y por ende propenso a tomar decisiones desventajosas. De tal modo que los gobiernos han desplegado esfuerzos para evitar esta asimetría informativa, a efectos de beneficiar a los consumidores.

## **2.2. EL TRATAMIENTO LEGAL DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN ARGENTINA**

En Argentina, se emitió la Ley No. 9086 en la provincia de Mendoza, denominada “Ley de Movilidad”<sup>60</sup>. Mediante la misma, se definió al transporte a través de plataformas electrónicas de la siguiente manera:

“El servicio que con base en el desarrollo de tecnologías de dispositivos móviles, utilizando el sistema de posicionamiento global y plataformas independientes, permite conectar a usuarios que lo demanden, punto a punto, con conductores que ofrecen dicho servicio mediante el uso de la misma aplicación, para celebrar un contrato en los términos del artículo 1280 y siguientes del Código Civil y

---

<sup>58</sup>M. I. QUINTERO RAMÍREZ, “Economías colaborativas, nuevas tendencias de consumo y retos para Latinoamérica y Colombia”, *Revista Campos en Ciencias Sociales*, Vol. 6, N° 2, 2018, pp. 95-118.

<sup>59</sup>R. PÉREZ GARRIDO, “Caracterizando la economía colaborativa: la visión de los fundadores”, en FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES, *Economía colaborativa en América Latina*, IE Business School-Departamento de Comunicación, Madrid, 2016, p. 11.

<sup>60</sup>Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Mendoza, Ley N° 9086, *Ley de Movilidad*, entrada en vigencia 03 de agosto de 2018.

Comercial de la Nación, según se trate de un servicio de transporte público o privado, respectivamente”.

Por ello, es necesario entender el hecho que, al obtener y/o concebir este contenido que brinda la ley, se debe practicar una serie de criterios, por ello, trayendo a colación lo dicho por Gabriela Murua, donde especifica que se establecieron diversas disposiciones, y las más relevantes consisten en lo siguiente:

- a. Obligación de los conductores de solicitar un permiso de explotación.
- b. Limitación de la cantidad de conductores en determinadas zonas.
- c. Control por parte de la autoridad en cuanto al estado del vehículo.
- d. Obligación de que las plataformas de intermediación tengan una sucursal en Mendoza.
- e. Pago de una alícuota por parte de las plataformas.
- f. Limitación de la cantidad de horas que los conductores brindan el servicio.<sup>61</sup>

Por lo tanto, si bien es cierto que no se determina la existencia de una relación laboral entre las plataformas de intermediación y los conductores, sí se establecen diversas obligaciones que deberán ser acatadas, además de que se lleva a cabo un control fiscalizador por parte de la autoridad para que las mismas puedan ser cumplidas.

### **2.3. EL TRATAMIENTO LEGAL DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN CHILE**

En el caso de Chile, desde el 2019, el Poder Legislativo empezó a elaborar proyectos de ley relacionados con la regulación de las plataformas digitales. En mayo del 2020, se presentó un proyecto de ley denominado “Modificación al Código del Trabajo regulando el contrato

---

<sup>61</sup>G. MURUA, “El futuro de las economías colaborativas en Argentina”, *Código y Frontera*, 08 de febrero de 2019, disponible en <<https://www.codigoyfrontera.space/2019/02/08/el-futuro-de-las-economias-colaborativas-en-argentina/>>, consulta: 13 de marzo de 2023.

de trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios”<sup>62</sup>, el cual, fue promulgado como ley con fecha 08 de marzo del 2021, a través del mismo se definió a las empresas de plataforma digital de servicios como aquella organización que, a título oneroso, administra o gestiona un sistema informático o de tecnología ejecutable en aplicaciones de dispositivos móviles o fijos que permite que un trabajador de plataformas digitales ejecute servicios, para los usuarios de dicho sistema informático o tecnológico. Asimismo, estableció que, dentro de este grupo, no se consideran a las empresas que sólo publiquen anuncios de prestación de servicios de personas naturales o jurídicas, lo cual guarda relevancia, debido a que no se incluye a los *marketplaces* como E-Bay, Amazon, AliExpress, entre otros. Asimismo, las personas que ofrezcan sus servicios mediante estas plataformas, serán consideradas como trabajadores dependientes y/o independientes, y dependiendo de su condición, se establecieron diferentes aspectos para el contrato de trabajo que tendrán con las plataformas digitales.

Debido a esta norma, empezaron a surgir proyectos de ley durante el 2022 relacionados a la misma, tales como (i) una modificación a la Ley No. 18.290, de Tránsito, para exigir una licencia especial para conductores que desarrollen actividades de reparto en empresas de plataformas digitales de servicio, (ii) una ley que exige el empadronamiento de trabajadores de plataformas digitales y establece pena accesoria de inhabilitación para aquellos que cometan delitos graves contra las personas, y (iii) una modificación a la ley 21.431, que regula el contrato de trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios, en relación con el uso y registro de vehículos motorizados para la prestación de esos servicios.

Por consiguiente, es posible afirmar que Chile se encuentra en un proceso que busca regular diversos aspectos de estas plataformas, a efectos de que puedan operar en el mercado con un mayor control por parte del estado.

---

<sup>62</sup>CONGRESO NACIONAL DE CHILE, Proyecto de Ley, *Proyecto de Ley que modifica el Código de Trabajo regulando el contrato de trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios*, Chile, publicado el 11 de marzo de 2022.

## 2.4. EL TRATAMIENTO LEGAL DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN COLOMBIA

En Colombia se emitió una Guía para la Protección del Consumidor en el Comercio Electrónico por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio. Las plataformas de economía colaborativa fueron incluidas en dicha guía como “portal de contacto”, definiéndose como una plataforma electrónica en la que personas naturales o jurídicas puedan ofrecer productos para su comercialización y/o a su vez los consumidores puedan contactarlos por ese mecanismo<sup>63</sup>. Aunado a ello, la Superintendencia de Industria y Comercio emitió la Sentencia No. 16593, la cual, determinó qué requisitos debe tener una plataforma electrónica para ser considerada como un portal de contacto<sup>64</sup>:

- a. Demostrar que actúa como un mero intermediario, esto es, que simplemente pone en contacto a oferentes y consumidores.
- b. Demostrar que permite que el consumidor contacte al oferente de los productos a través de su plataforma.
- c. Brindar la alternativa de concertar la operación entre ellos (consumidor y oferente) al margen de la plataforma.
- d. Acreditar que no tiene un rol fundamental en la operación, así como en las condiciones de la transacción.
- e. Informar de manera clara, veraz, suficiente, oportuna y verificable precisa e idónea que la plataforma actúa como un mero intermediario, así como de los efectos y alcances de esa situación.

En la citada sentencia, se evaluó si la aplicación Rappi (una aplicación que ofrece el servicio de intermediación para delivery), podía ser considerada como un portal de contacto, en dicho caso en concreto, ello debido a que un consumidor presentó una denuncia indicando que

---

<sup>63</sup>SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, Guía para la protección del consumidor en el comercio electrónico. Colombia.

<sup>64</sup>SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, Sentencia N° 16593, *Caso Rappi S.A.S.* Colombia, 26 de diciembre de 2019.

habría adquirido un televisor de marca Samsung a través de la plataforma de Rappi, pues se estaba publicitando una oferta respecto al precio original. Sin embargo, Rappi canceló unilateralmente el pedido, indicando que se habían agotado las unidades de la citada promoción.

La autoridad sostuvo que existen ciertos casos donde estas plataformas no podrán ser consideradas como portales de contacto, pues se encuentran involucradas en las relaciones de consumo, y su labor va más allá de sólo brindar una estructura que sirva como punto de reunión entre proveedores y consumidores. Por consiguiente, indicaron que (i) al no haber señalado quien era el oferente de la promoción del producto, (ii) no permitir que el consumidor pueda contactarse directamente con el oferente, (iii) al tener un papel relevante en cuanto a la transacción efectuada con el consumidor, y (iv) no haber informado de manera idónea que tenía el papel de intermediario; puede ocasionar que este tipo de aplicaciones sea considerada como un proveedor que brinda directamente un producto determinado a un consumidor.

## **2.5. EL TRATAMIENTO LEGAL DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN URUGUAY**

Durante el año 2016, el Poder Legislativo uruguayo emitió un proyecto de ley que buscaba regular a las plataformas de economía colaborativa, a efecto que el Gobierno pueda ejercer un papel fiscalizador en cuanto a su desenvolvimiento en el mercado<sup>65</sup>. Sin embargo, este proyecto de ley en específico, no trascendió.

No obstante, en el presupuesto nacional en 2015-2019, en el artículo N° 731<sup>66</sup>, se hace mención de los servicios prestado por empresas que realizan mediación e intermediación, en el cual se señala: “ Todas las entidades, residentes o no, que intervengan directa o indirectamente en la oferta o en la demanda de la prestación de servicios de transporte terrestre de pasajeros, por parte de personas físicas o jurídicas que no estén debidamente

---

<sup>65</sup>V. MUJICA, “Plataformas de economía colaborativa: ¿responsables o intermediarias?”, *El Observador*, Montevideo, 20 de junio de 2018, disponible en <<https://www.elobservador.com.uy/nota/plataformas-de-economia-colaborativa-responsables-o-intermediarias--2018620500>>, consulta: 15 de enero de 2023.

<sup>66</sup>Asamblea General de Uruguay, Ley N° 19355, *Presupuesto Nacional de Sueldos, Gastos e Inversiones. Ejercicio 2015-2019*, Uruguay, entrado en vigencia el 30 de diciembre de 2015.



habilitadas para el desarrollo de tal actividad, serán solidariamente responsables por los tributos y las sanciones pecuniarias aplicables a estas últimas”, el contexto en el que se desarrolla este artículo dentro de la novedad de la plataformas de economía colaborativa relacionadas al transporte.

Ahora bien, el 15 de diciembre de 2016, el Gobierno de Montevideo emitió el Decreto N° 36.197. A través del mismo se establecieron obligaciones tanto a los titulares de los vehículos, como a los conductores de los mismos y a las plataformas. De tal manera que se define a este tipo de aplicaciones como el transporte oneroso de pasajeros en vehículos privados contratado a través del uso de plataformas electrónicas que unan la oferta con la demanda de tales servicios.

La citada norma indica determinadas obligaciones para los sujetos intervinientes en este modelo de negocio. En primer lugar, se establece la existencia de un permisario, que será el sujeto que deberá obtener el permiso de la Intendencia de Montevideo para que el vehículo pueda brindar el servicio en cuestión. El permisario puede tener la condición de (i) titular del vehículo, o (ii) titular del vehículo y conductor del mismo.

Respecto a los titulares de los vehículos, deberán (i) contar con un permiso otorgado por la Intendencia de Montevideo, (ii) abonar un canon de 0,45 Unidades Indexadas por kilómetro recorrido, (iii) autorizar al titular de la plataforma electrónica a retener y verter a la Intendencia de Montevideo los pagos del canon, (iv) contar con una póliza de seguro contra todo riesgo con cobertura por daño, entre otras obligaciones en relación al estado del vehículo.

En cuanto a los conductores, se establecen obligaciones como (i) contar con licencia de conducir, (ii) aceptar viajes despachados únicamente por las plataformas habilitadas en las que esté debidamente registrado el vehículo, (iii) permitir y facilitar el ascenso de perros guías que acompañen a personas con discapacidad visual, (iv) no conducir el vehículo en estado de ebriedad o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, no fumar, consumir alimentos, bebidas alcohólicas ni sustancias psicoactivas durante la prestación del servicio (la última prohibición señalada aplica para los pasajeros), (v) no conducir el vehículo por más de 8 horas corridas ni más de 12 horas en un día, entre otras.

Respecto del operador de la plataforma electrónica se establece obligaciones como (i) liquidar y abonar a la intendencia de Montevideo por cuenta y orden de los permisarios el canon generado por cada uno de ellos en la forma establecida (ii) asignar viajes únicamente a los vehículos y conductores que cumplan con la mencionada norma (iii) aceptar solo instrumentos de pago electrónicos (iv) exigir y fiscalizar que los permisarios y/o conductores cumplan con las obligaciones tributarias, previsionales y reglamentarias correspondientes (vi) ofrecer vehículos especiales que cumplan con satisfacer la necesidad de transporte infantil, personas con discapacidad, etc.

## **2.6. EL TRATAMIENTO LEGAL DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN MÉXICO**

En la actualidad, este país no cuenta con una regulación específica respecto a las plataformas de economía colaborativa. No obstante, desde su llegada, la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) ha realizado esfuerzos para fiscalizar a estas empresas, identificando infracciones a la Ley Federal de Protección al Consumidor de este país. Aparentemente habrían identificado actos relacionados a cláusulas abusivas, publicidad engañosa por un presunto servicio seguro que no se cumple a cabalidad, cláusulas unilaterales, falta de información sobre el servicio, prestaciones desproporcionadas como una presunta limitación de responsabilidad deficiente, entre otros<sup>67</sup>.

De tal modo que, en México, por el momento se está regulando a estas aplicaciones de economía colaborativa, mediante la aplicación de la Ley Federal de Protección al Consumidor, amparando a los consumidores mexicanos mediante las disposiciones de dicha normativa.

Por otro lado, también se está evaluando la posibilidad de realizar una modificación a la ley de Trabajo y Previsión social, buscando agregar legislación donde se reconozca derechos sin perder la flexibilidad del modelo, ya que se considera que las aplicaciones que responden a

---

<sup>67</sup>Procuraduría Federal del Consumidor, “Profeco impone sanciones hasta por 6.484 millones de pesos a Uber, Easy Taxi y Cabify por usar cláusulas abusivas y publicidad engañosa”, *Gobierno de México-Prensa*, Ciudad de México, 11 de julio de 2018, disponible en <<https://www.gob.mx/profeco/prensa/profeco-impone-sanciones-hasta-por-6-484-millones-de-pesos-a-uber-easy-taxi-y-cabify-por-usar-clausulas-abusivas-y-publicidad-enganosa?idiom=es>>, consulta: 18 de enero de 2023.

la economía colaborativa daría paso a nuevas relaciones laborales en donde se omita elementos como el horario de trabajo o lugar de trabajo.<sup>68</sup>

### **3. DIFERENCIAS ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y LATINOAMÉRICA**

En el caso europeo y por todo lo visto; se estaría dando una suerte de relación laboral, toda vez que se está considerando el repartidor y conductor como un trabajador del aplicativo. En tal sentido, visto de esa manera, queramos o no, ya se iría en contra del diseño de la economía colaborativa. Por lo tanto, en Europa, se alertaría que, efectivamente hay una relación laboral entre aplicativo intermediario, más que nada, con el propio trabajador de este aplicativo y el proveedor. Otro aspecto que se lograría generar, es el tema de la corresponsabilidad entre el aplicativo con la relación del proveedor (aplicativo y proveedor) como responsables solidarios para el usuario final.<sup>69</sup> Así pues, en el caso europeo, existiría un entendimiento de la economía colaborativa mucho más ligado a la determinación de la responsabilidad y alejarse un tanto del diseño propio que tendría el consumo colaborativo, a consideración nuestra, se olvidan de ciertas relaciones que son propicias a entender, como es el caso de la relación intermedia y relación final que existe para con el consumidor.

En Latinoamérica, se está empezando a concebir que en la economía colaborativa se encasilla al aplicativo y al proveedor como una sola empresa. En otras palabras, reconoce al aplicativo no como un independiente o agente autónomo, sino como una entidad conjunta con el proveedor. En tal sentido, al ser considerados como una unidad, ya le serían pasibles una responsabilidad vicaria de las acciones o conducta que ambos tengan para con los usuarios. Efectivamente, el aplicativo asume la responsabilidad, pero no es la responsabilidad entendida como intermediaria, como en el caso de Europa, pues en el caso de Latinoamérica, el que responde también por el proveedor sería el aplicativo, porque como ya dijimos, en esta parte del mundo, la relación entre aplicativo y proveedor resultaría ser tomada como una relación de empresa.

---

<sup>68</sup>G. HERNÁNDEZ, “La reforma laboral para Uber, Rappi y Didi va; la flexibilidad no es obstáculo: STPS”, *El Economista*, Ciudad de México, 30 de septiembre de 2022, disponible en <<https://www.economista.com.mx/capitalhumano/La-reforma-laboral-para-Uber-Rappi-y-Didi-va-la-flexibilidad-no-es-obstaculo-STPS-20220929-0082.html>>, consulta: 14 de enero de 2023.

<sup>69</sup>E. TORRES BENITO Y J. JIMENO MUÑOZ, “La responsabilidad derivada de las plataformas de economía colaborativa”, *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*, N° 3, 2018, p. 10.

#### 4. CONSIDERACIONES FINALES

Como propuesta final a lo visto, podríamos mencionar que, existen tres modelos que se derivan al tratamiento que se hace internacional, y que nos afecta a nosotros en base a nuestro Código de Consumo. El primer modelo es aquel que mantiene la relación triangular, usuario, aplicativo, proveedor, y la relación del usuario será directamente con el proveedor y el aplicativo es un solo intermediario, esa es la primera; no obstante, el usuario podría tener otra relación intermedia respecto con el aplicativo, en aplicación de nuestra legislación, podemos identificar dos relaciones, i) una relación de satisfacción finalista, ii) una relación de satisfacción intermedia de las necesidades del usuario.

El segundo modelo, es el modelo europeo, respetar la estructura de la economía colaborativa, no obstante, se vincula al aplicativo en una relación solidaria respecto de la responsabilidad del proveedor con el usuario, entonces no identifica propiamente una relación del usuario con el aplicativo, sino que, es una situación intermedia, si bien es cierto, presta un servicio de nexo, empero, tiene una responsabilidad por sus fines lucrativos, responsabilidad respecto de la provisión final del servicio con el usuario, y es más, en este segundo modelo, el aplicativo sí reconoce una relación entre proveedor y aplicativo y tiene que haber una responsabilidad desde el ámbito laboral, desde las exigencia que les hace el aplicativo a los proveedores, y por tanto, se puede dar una relación intermedia de absorción del aplicativo respecto del proveedor, para conjuntar un servicio único.

El tercer aspecto, está el modelo latinoamericano, el cual, está en un modo *in crescendo*, pero, exige al aplicativo y al proveedor que puedan ser lo mismo y que, con dicha colaboración, se procederá a relacionarse con el usuario/consumidor. Así pues, en dicha relación se cumpliría con todas las exigencias de una empresa, se convierte en una relación empresarial clásica, es decir, una negación de la economía colaborativa.

En tal sentido, de acuerdo a nuestra normativa, ¿a cuál se adecuaría más? Es óptimo defender las dos relaciones que se da (el triángulo antes visto), y ambas podrían coexistir en nuestro Código de Consumo (relación final y relación intermedia). En Europa, se va a un lado responsabilidad y no tanto a la teoría del código antes mencionado y el propio fin de este. Es

más, de una situación civil, ni siquiera para una relación laboral y nos estaríamos saliendo de lo dicho en el código y su protección al consumidor.

Se puede trabajar con estos modelos, sí; pero hay que establecer bien el diseño y el modelo, y determinar las responsabilidades de cada uno, para con el consumidor. No existe una economía colaborativa pura, sino, economías mixtas, desde la economía colaborativa ideal hasta la económica como empresa. Los tres modelos, podrían encajar en nuestro sistema de defensa del consumidor, manteniendo la responsabilidad.

## DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Habiendo podido desarrollar nuestro marco teórico y brindar un alcance para cada concepto relacionado a nuestro tema principal; toca ahora, poder analizar y dar una respuesta a nuestros objetivos planteados en un inicio, los mismos que, circunscriben el objetivo general. Dentro de este apartado, tendremos a bien poder rescatar algunas ideas de ciertos autores y de las posiciones que han podido tener algunos países que pudieron regular el tratamiento de la economía colaborativa, y de ser el caso, primar o copiar alguna regulación y considerarla en nuestras conclusiones.

Para empezar, no todos los países en el mundo han llegado a regular el tema de la economía colaborativa. Sin embargo, es importante establecer esta regulación, toda vez que, la sociedad va cambiando y, justamente, lo que hace el derecho, es regular conductas sociales que sean relevantes y, lo concerniente al comercio y las relaciones mercantiles en general, siempre son relevantes, puesto que, involucran a dos partes, a un proveedor y un consumidor, y el Estado debería regular y tener alguna injerencia en ello. No obstante, es importante establecer que la economía colaborativa no es un invento sui generis, sino más bien, es una adecuación de un sistema que existe con diferentes características. Pero, lo relevante de la economía colaborativa, precisamente son, los colaboradores, y el ámbito en el que se desenvuelven, más allá del diseño mercantil.

Lo importante para este tipo de figura es el hecho de no tener la carga laboral de trabajadores, puesto que estos colaboradores son independientes. Por ello, se podría decir que es una suerte de un intermediario beneficiado, lo cual vuelve interesante desde la visión del empresario a un tipo de esta economía como esta. Pero, debemos hacer la atinencia que, el empresario no es el único agente que está involucrado, sino que se involucra todos aquellos actores que forman parte de este triángulo económico. Así pues, como precisó Allasi, en ese triángulo, hay tres partes sustanciales, hasta se puede tener incluso más de tres partes y todo ello lo tornaría aún más complejo. Lo trascendente de esto es que este intermediario (núcleo que está arriba del triángulo) no tiene vinculación o relación directa laboral o empresarial con los

demás elementos que conforman la economía colaborativa.<sup>70</sup> Pero, por otro lado, si nosotros, compactamos a esta economía colaborativa o la cambiamos de manera significativa, igual volveremos al modelo clásico lineal económico, porque este modelo clásico, siempre ha perdurado y va a perdurar en adelante, y no existe otro modelo distinto a este, ya que, en las relaciones comerciales, siempre hay uno que provee y otro que compra.

Por ello, lo que hace la economía colaborativa, en palabras de Sánchez, es disgregar al proveedor y todas las etapas que una sola empresa generalmente lo ha tenido anteriormente, lo hará el aplicativo.<sup>71</sup> Lo que ha hecho este sistema, es disgregar esta parte del proveedor y prácticamente lo que hace el aplicativo tecnológico es sustituir al que vende. La idea es que este aplicativo tecnológico no tenga vinculación laboral con ninguna de las partes, no es empleador ni empleado, no tiene relación alguna con el proveedor o con el usuario y eso sería lo ideal, en otras palabras, es la teoría de la economía colaborativa. No obstante, este aplicativo tecnológico (intermediario) puede ir confundándose con otros supuestos, citando un ejemplo de orden civil, en los casos de los vendedores de tienda, tienen una responsabilidad vicaria con la tienda, porque actúan en representación precisamente del dueño de la tienda, ahora, trasladando este supuesto al caso de la economía colaborativa, sustituimos al vendedor por el aplicativo tecnológico (intermediario) debería tener una vinculación con el proveedor que presta el servicio y no es que se puedan liberar fácilmente, sino que, éste tendría una relación de responsabilidad. Viendo desde el ámbito del consumidor, si bien es cierto, puede – digamos – criticar o reclamar al vendedor, también puede irse en contra del dueño de la tienda, justamente por el servicio que se presta. Es decir, existe una relación entre el que vende y que provee el servicio.

Como dijimos, esta sería una forma de entender a la economía colaborativa y a la actuación que podría tener el intermediario, no obstante, como veremos más adelante, habría una suerte de mal entendimiento. La economía colaborativa también crea una relación, por eso es que decimos que es un triángulo, este aplicativo tecnológico tiene una relación con el proveedor porque sabe que, si no puede vender, el intermediario tampoco podrá ganar. Eso hace que

---

<sup>70</sup>F. ALLASI, “Las cosas cambiaron y no queremos reconocerlo: economía digital, economías colaborativas y su adopción por la sociedad”, *Comex Perú Negocios Internacionales*, Vol. 23, N° 263, 2019, p. 27.

<sup>71</sup>R. ALFONSO SÁNCHEZ, “Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social”, *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, N° 88, 2016, p. 240.

este aplicativo tecnológico o los creadores del aplicativo – que se entiende que también es una empresa, por más que preste un servicio de nexo es una empresa – pasa que no es una empresa que se vincula directamente con el proveedor o el usuario, por un lado, esta empresa aplicativo tecnológico tiene una relación con el proveedor pero de un corte netamente comercial, luego, este aplicativo también tiene una relación con el usuario, puesto que, el usuario no se conecta directamente con el proveedor, sino lo hace por intermedio del aplicativo, porque el aplicativo es el intermediario. Es una relación comercial como cualquiera, pero que, dicho aplicativo tecnológico no tendría ninguna relación de subordinación con las otras partes.

Ahora bien, el derecho no puede anteponerse al hecho, la finalidad del derecho es regular situaciones relevantes, ahora bien, que exista algunos hechos posteriores, no impide que el derecho pueda adecuarse a ello. Además de esto, si bien es cierto, mediante el derecho se puede estipular o regular conductas prohibidas o permitidas, no obstante, esta regulación y todo ese control, tiene que estar supeditado a la razonabilidad, la proporcionalidad y, sobre todo, a la primacía de la realidad. Como precisó Sarmiento y Garcés, no se puede negar mediante el derecho los avances que le son pasibles a la sociedad y a sus nuevas relaciones,<sup>72</sup> entonces, ¿Cuál es lo importante de una regulación de una economía colaborativa? Pues no caer en los problemas que tienen otros países y aprender de estos, puesto que, nuestra sociedad va avanzar y cambiará mucho más.

Por otro lado, teniendo en cuenta la esencia de una relación clásica de economía colaborativa, hemos podido observar algunos proyectos de ley que han sido planteados por ciertos congresistas, los mismo que, estarían alejados de la realidad propia de una economía colaborativa, por ejemplo, el caso del Proyecto de Ley N° 03351/2018-CR llamado “Ley de Regulación del Servicio de Taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos por dispositivos de internet móvil”<sup>73</sup>, la misma que, ya trataría a los intermediarios o colaboradores que

---

<sup>72</sup>J. SARMIENTO Y J. GARCÉS, “De la economía tradicional e la Economía Digital Compartida”, *INNOVA Research Journal*, Vol. 2, N° 10, 2017, pp. 12-17.

<sup>73</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 03351/2018-CR, *Proyecto de Ley que regula el servicio de taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos por dispositivos de internet móvil*, Perú, recibido el 12 de septiembre de 2018.



pertenecen a un aplicativo tecnológico, como si fueran percibidos bajo una noción de empresa, negando todo supuesto de una economía triangular.

Así también, vemos el Proyecto de Ley 4243/2018-CR, cuyo nombre es “Ley del empleo digno que regula a los trabajadores de plataformas digitales”<sup>74</sup>, donde el legislador, trataría de enfatizar una relación laboral de los trabajadores de plataformas digitales, consideramos que ello, el catalogarlo como una relación laboral, escaparía de los alcances del derecho del consumidor, más aún, cuando el propio Código de Consumo no regula relaciones laborales, sino que, únicamente trata las relaciones entre usuario y consumidor, por ello, el querer implantar leyes como la mencionada, estarían desconociendo de la verdadera noción de una relación comercial y de las potenciales relaciones que puedan operar de aquí en adelante y que tengan la misma naturaleza.

Seguidamente, sería propicio revisar algunos pronunciamientos de diversos Estados que ya hayan podido regular el tratamiento de las economías colaborativas y observar qué regulación sería un gran espejo para nuestro ordenamiento. En el caso de la Unión Europea, el análisis que se tiene en esta parte del mundo respecto a este sistema de economía colaborativa, percibe ciertos matices, toda vez que, en el sistema puro, clásico o lineal que hemos señalado, debe existir un modelo triangular para que no haya confusiones y eso sería lo ideal; no obstante, lo que ha podido analizar la Unión Europea, por ejemplo, en el servicio de taxis, se estaría dando creación a nuevos proveedores-intermediarios. Lo que menciona el aplicativo es lo siguiente, se puede hacer que personas que, no necesariamente se dedican al transporte, puedan ganar dinero en su tiempo libre, y no es que haya una vinculación con un proveedor o cliente autónomo, sino que, se está creando un proveedor que no es autónomo, ósea, las personas que prestan su servicio en tiempo libre, no prestan su servicio de manera autónoma, sino que, su misma publicidad indica que lo puede hacer independientemente y ese aspecto es el que traería problemas. El problema se da cuando no da un servicio de taxi literalmente, es decir, las empresas de taxi que son constituidas en esos países, son empresas formalizadas que cuestionan el trabajo de los conductores por aplicativo y quitarían el trabajo de aquellos

---

<sup>74</sup>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 4243/2018-CR, *Proyecto de Ley del empleo digno que regula a los trabajadores de plataformas digitales*, Perú, recibido el 17 de abril de 2019.

taxistas que sí se dedican a ese rubro. Por ello, la Unión Europea cuando emite su análisis da la razón a los taxistas de empresas debidamente constituidas.

Cabe decir entonces que, lo dicho por la Unión Europea, en sí, no se trataría de una economía colaborativa, por ello, si estas personas no son consideradas como taxistas, entonces, ¿Qué son? Más aún, cuando no pueden dedicarse al transporte porque no son transportistas propiamente dicho. Esto es importante, porque, para que funcione la economía colaborativa, tienen que ser las partes autónomas e independientes, si es que uno de ellos no ostenta dicha autonomía, sucederá lo que se concibe en la Unión Europea, más aún, con el ejemplo de los transportistas, ya que, estos no son transportistas y por tanto no pueden prestar ese servicio. Entonces, lo que dice implícitamente la Unión Europea es que, el aplicativo intermediario debe conectar a usuarios con empresas que se dediquen netamente al transporte, pero no se puede utilizar a personas “civiles” que hagan taxi, al igual que Chile, por ejemplo.

El segundo problema que detecta la Unión Europea es referido a los delivery, porque estos tienen las mismas características que los vehículos de servicio de taxi, puesto que, el ideal de una economía colaborativa y de estas empresas de aplicativo tecnológico es que, se pueda tener a colaboradores pero que sean autónomos y ese, justamente, sería el debate que se tendría en Europa ¿son o no son verdaderos empleados los colaboradores de un aplicativo tecnológico? Este último señala que sus colaboradores son autónomos, son colaboradores precisamente, ellos hacen el servicio cuando quieren y son libres de poder hacerlo.

Por otro lado, en el caso del proveedor, estos deben estar formalmente establecidos, que logren cumplir con los requisitos de la ley civil, laboral, tributaria, pero, muchos de estos proveedores no logran cumplir con ello y esa sería la otra gran interrogante o ausencia en la economía colaborativa, en el tema de observar la formalidad que tendría los proveedores. En el caso del usuario, este no necesita garantizar, ya que, son únicamente consumidores y cualquier persona puede ostentar ese cargo, pero en el caso de los proveedores no podría ser así. En pocas palabras, lo que hace la economía colaborativa es decir que, el usuario es independiente y el proveedor también lo es y si esto es así, el usuario puede ser cualquier persona, pero el proveedor no; el proveedor necesita una relación con el Estado, tiene que cumplir ciertas exigencias. El problema es que los proveedores – en ciertos casos – son informales y eso es lo que ha detectado la Unión Europea, por ejemplo, y no sería dable poder

desamparar a los taxistas formales. En el caso de delivery, se está usando un servicio de personas que realizan una actividad económica y aun así no tienen garantías, seguro, sueldo mínimo, etc., pero que el aplicativo logra omitir ello, aun así, Unión Europea considera que se está creando un sistema de servicio, por tanto, si esta persona (usuario intermediario) está prestando servicios bajo tus órdenes (intermediario-aplicativo) porque no te adecuas a las exigencias de una empresa dedicada a ello.

La Unión Europea, justamente, nos da el respaldo de entender que la economía colaborativa debe haber una autonomía en cada uno de los elementos (agentes), en resumen, lo que nos dice la Unión Europea, sin decirlo expresamente y nosotros podemos interpretarlo es que, se está pidiendo una autonomía, porque por ejemplo, si este distribuidor fuese parte de una empresa formal que se dedica a un delivery y que tendría sus seguros y respaldos, entonces yo aplicativo conecto a una empresa de delivery con un usuario y quedaría zanjado el tema, el intermediario ya no tendría más responsabilidad, ellos son una empresa de delivery y tienen sus propias responsabilidades, cargas, ingresos, etc. y entonces, ya de por sí no existiría una economía colaborativa, porque siempre en una relación comercial uno es proveedor y otro es usuario, y se necesita de la relación triangular que se mencionó.

Aun así, lo que decanta la Unión Europea, en el tema del delivery es que, los repartidores o personal de envío, realizan un servicio determinado, ellos realizan una actividad que no es autónoma porque no tendrían un permiso del Estado y no cumplirían con ninguna formalidad legal y como no son autónomos, son dependientes del aplicativo intermediario y si son dependientes del aplicativo, entonces, son trabajadores del aplicativo intermediario, por ende, existe una relación de subordinación laboral, en resumen, la Unión Europea señala que no hay garantía para estos trabajadores. Por ello, este sería el concepto de la Unión Europea, y bajo ese contexto antes dicho, le ofrece una solución al problema de los taxis o delivery, al incluirlos como trabajadores del aplicativo tecnológico.

Por otro lado, en referencia a Latinoamérica, en el caso de Argentina, por ejemplo, se pone ciertas restricciones, indicando que los conductores de taxi por aplicativo, deben de tener un permiso, es decir, se les da algunas limitaciones a dichos conductores, asimismo, se les obliga a tener una sucursal, quitándole prácticamente la naturaleza de servicio digital. Por su parte, en Chile, se tiene casi la misma inclinación, pues no se puede prestar un servicio si no es una

persona que tenga autorización para hacer transporte y, por tanto, los que se dediquen a esto, debe ser personas que se dedique netamente al servicio de taxi y que prácticamente sea su trabajo formal.

En el caso de Colombia, se pusieron restricciones más cerradas, dejando de lado la naturaleza de economía colaborativa. Lo que aporta Colombia en nuestro problema, es que se va al extremo. No es que sea tan absolutista o negacionista, pues Colombia lo que trata de señalar es que, si una persona realiza una labor intermediaria, entonces, debe demostrar que es un verdadero intermediario y que nadie negocia por intermedio de este, no impone condición alguna, puesto que, lo único que debería hacer es conectar al usuario y al proveedor y ya ellos analizarán cómo será su negocio, ya que, si el intermediario interviene, ya no sería un intermediario propiamente dicho.

Lo que entendemos con esto es que, no puede funcionar una economía colaborativa ideal, si mencionamos que, el intermediario no cuenta con ninguna responsabilidad y puedo agrupar a cualquier persona que desea generar ingresos en su tiempo libre, ello no puede funcionar así; tampoco puede funcionar en el otro extremo, en señalar que, si el intermediario logra vincular a dos agentes (usuario y proveedor), ya no se convertiría en un intermediario neto, porque ya impondría condiciones, y esto es lo que no se logra buscar, ya que, en ambos casos ya no sería economía colaborativa o servicio de intermediario.

Luego, en el caso de México, no se ha hecho una regulación propiamente dicha. México es como Perú, pues se enfocan en el ámbito de la relación laboral. Los países que ponderan más el ámbito laboral que el tema del servicio desde su diseño, resultan ser más populistas, puesto que, todos los que participan en este diseño, de alguna manera tienen que tener una garantía, porque no podemos ir esa línea extremista de la economía colaborativa, en decir que son únicamente intermediarios o que se les deba imponer medidas extremas regulatorias, ninguno de los casos resultaría dable.

Por último, en el caso de Uruguay resulta ser interesante. Para empezar, como señaló Mujica, en este país se logra contar con una regulación, autoriza a personas a brindar el servicio de intermediario, pero, pone ciertas condiciones importantes; en otras palabras, logra ser

permisiva, pero si pone sus condiciones.<sup>75</sup> Por ejemplo, los vehículos tienen que contar con un permiso para este tipo de servicio, pero este permiso lo brinda el propio Estado, por lo que no eres taxista por aplicativo si no cuentas con un permiso específico. Es un caso idóneo Uruguay, lo que hace el derecho o su ordenamiento, es una regulación de una situación de hecho existente y no puede condicionar y/o convertir en una relación a su propio antojo, como quieren imponer muchos congresistas de nuestro país, ya que, como hemos visto, estarían promoviendo ciertos proyectos de leyes que, no necesariamente se ajustan al ideal correcto de una economía colaborativa

Así pues, este tipo de servicio, en el que una persona quiere hacer un servicio de taxi en sus tiempos libres, el Estado debe de tener una reacción ante ello. En el caso de Uruguay menciona que, si uno desea poder ser taxista a tiempo completo, a través de los aplicativos tecnológicos, se debe contar con una autorización o, en su defecto, si es a tiempo parcial, se debe inscribirse para dar el servicio; además de ello, se impone un impuesto especial. El Estado uruguayo brinda un permiso y el agente intermediario debe pagar un impuesto, pero, lo que señala Uruguay es que, no se trata de un impuesto de taxista, sino es un impuesto por el recorrido que uno realiza.<sup>76</sup> Lo que hace Uruguay es que, este cobro, se carga al aplicativo, por ello, el aplicativo, únicamente, va a contratar con una persona que cuente con la autorización debida. Por ello, con esa licencia, se podrá trabajar con cualquier aplicativo, le cobra un impuesto no excesivo por el kilometraje que se recorre y le da una responsabilidad al aplicativo. Esto se da siempre en pensamiento al consumidor, no puede un aplicativo ser muy exquisito, se debe cumplir con ciertas reglas. Esto lo hace Uruguay, para evitar la evasión, certifica cuántas carreras ha tenido un intermediario de taxi, en otras palabras, se permite que haya una fiscalización, por ende, el aplicativo tiene que ofrecer vehículos idóneos y no ser selectivos, ya que, no sería correcto el mencionar que no se cuenta con vehículos para determinadas personas como el caso de personas discapacitadas.

---

<sup>75</sup>V. MUJICA, “Plataformas de economía colaborativa: ¿responsables o intermediarias?”, *El Observador*, Montevideo, 20 de junio de 2018, disponible en <<https://www.elobservador.com.uy/nota/plataformas-de-economia-colaborativa-responsables-o-intermediarias--2018620500>>, consulta: 15 de enero de 2023.

<sup>76</sup>Asamblea General de Uruguay, Ley N° 19355, *Presupuesto Nacional de Sueldos, Gastos e Inversiones. Ejercicio 2015-2019*, Uruguay, entrado en vigencia el 30 de diciembre de 2015.

Por ello, como hecho social relevante, podemos decir que existe una evolución del ámbito de la relación comercial, desde la relación comercial clásica, lineal o básica, en la cual, una empresa comercial se relacionaba directamente con un usuario, en un diseño netamente material formal personalísimo. Teníamos que una empresa, originalmente, contaba con varios departamentos porque tenía que cubrir varias áreas, almacén, logística, publicidad, economía, etc., si nosotros vemos un diseño económico de las empresas, estas tenían bastantes áreas, y todas esas áreas, conjuntamente con el área de atención del usuario, tenían como fin último el usuario. No era que el vendedor era el responsable, sino que, toda la empresa en su conjunto lo era de aquellos servicios y bienes que prestaba al usuario desde el ámbito del derecho del consumidor.

Nuestro Código de Consumo, está basado en esta relación clásica, lineal, ya que, no tenemos otro diseño para nuevos tipos de relaciones que no sean bajo una relación lineal. Ahora bien, este tipo de empresas, han evolucionado en el tiempo, porque, bajo diferentes modalidades, las empresas han ido apartándose de sus actividades, puesto que, no podían tener el control de sí mismas. Por ello, lo primero que fue dado en tercerización, fue el tema de la publicidad, pues ya no lo tenía la propia empresa. Por ejemplo, se dio una publicidad radial, televisiva o bajo el dominio de empresas dedicadas únicamente a dicho rubro. En esa modalidad, la empresa básicamente, ha ido reduciendo sus actividades de forma lícita, no obstante, esta empresa, que antes tenía el control total, ahora mantiene un núcleo comercial que se relaciona con otras empresas, mediante una relación empresarial, contractual, etc., y, aun así, esta empresa primigenia, logra tener una relación con el usuario final, manteniendo una relación lineal.

Asimismo, la relación de la empresa con el usuario también ha sido regulado conforme al Código de Consumo, para poder también equilibrar un poco la falta de desinformación, puesto que, quien conoce el producto, el servicio o la calidad es el proveedor, este último, sabe qué defectos o beneficios tiene su producto, el usuario no. Entonces, muchas veces el usuario es el engañado en esa relación comercial y este equilibrio normativo – bajo el Código de Consumo – trata de estabilizarlo. Entonces, con la economía colaborativa, se rompe este esquema originario y nos trae como idea la existencia de un aplicativo tecnológico intermediario que va a establecer una relación entre un usuario – consumidor final – y un

proveedor que es una empresa. Por ello, en teoría, esta relación del aplicativo tecnológico, que es una empresa también, nos va a poner un reto, así pues, tenemos tres elementos que se distinguen claramente, el aplicativo tecnológico como empresa, el proveedor como empresa que provee el servicio o el bien y el usuario. Este aplicativo únicamente sería una suerte de intermediario, es un servicio que ya conocemos, y ya el usuario verá con el proveedor de qué forma harán su transacción.

El otro extremo de esto, es tratar o convertir al aplicativo tecnológico como un proveedor e interrelacionarlo con el usuario, es decir, los dos (proveedor e intermediario) responden solidariamente al usuario, no obstante, esto negaría la razón de ser de una economía colaborativa. Para esto, la economía colaborativa, como se analizó, es importante regularlo, porque existe y va a seguir existiendo, y si nos atendemos esta regulación, va a promover la informalidad y el problema de la informalidad genera inseguridad, inseguridad para el que presta el servicio y para el consumidor que usa este tipo de servicio y, por último, una informalidad para el mismo Estado.

Por lo tanto, lo que podemos decir es que, la existencia de estos sistemas y las variaciones que pueden existir, bajo un diseño u otro, en este caso, de la economía colaborativa, tiene que ser materia regulación del propio Estado, sin desnaturalizar su propia existencia o característica que lo hace especial o diferente a otros tipos de servicios; por eso, el entender cómo funciona este sistema es muy importante. Entonces, hay que explicar el sistema de la economía colaborativa. Existe una interrelación entre los tres elementos y que puede variar en la cantidad de elementos, lo ideal es que, cada uno de estos elementos tengan su propio margen de aplicación, su propia autonomía. Por ello, toda esta gama o margen que se logra percibir en una relación colaborativa, tendría que estar estipulado en una regulación que contemple estas posibilidades en pro de poder establecer su existencia a este tipo de economía y que subsista en el tiempo, ya que, no solamente se tiene un interés para el que domina el aplicativo tecnológico, puesto que, en su ideal, podría estar el eximirse de responsabilidad y ello le favorecería, sino que también, esto involucra a proveedores. La ventaja para el usuario es que, le ahorra muchas cosas, tiempo, seguridad, implica cierto estatus, comodidad, etc., condiciones favorables para ellos. Este tipo de economía como tiene ciertos aspectos que determinan cierta favorabilidad para la relación de hecho de la sociedad siempre va a existir

y negar a esta economía, es negar el desarrollo. Entonces, lo que tiene que hacer el Estado, netamente, es comprender cómo funciona esta economía y regular.



## CONCLUSIONES

**PRIMERO:** A lo largo del presente trabajo, se han propuesto lineamientos que deben ser considerados al momento de regular las aplicaciones de economía colaborativa, toda vez que, después de haber analizado los conceptos relevantes referidos al tema, además de diversos pronunciamientos legislativos de la Unión Europea y Latinoamérica; ya que es posible tomar elementos de la norma promulgada en Uruguay, pues además de ser un país cuya realidad se asemeja a la nuestra, es la más idónea, debido a que, respeta la naturaleza de la economía colaborativa, sin dejar de salvaguardar los intereses del consumidor.

Aunado a ello, podemos afirmar que, para un correcto funcionamiento de la economía colaborativa en nuestro país, es necesario que las partes involucradas cumplan con lo siguiente:

- En referencia a las aplicaciones de economía colaborativa: Sin perjuicio del servicio de intermediación brindado, deben cumplirse ciertas obligaciones frente al Estado peruano, pues de esta forma, se permitirá tener un mayor control en cuanto al amparo de los consumidores, a efectos de mantener un estado de derecho.
- En relación a los proveedores de servicios: (i) En el caso de las aplicaciones para solicitar servicio de transporte, los conductores mantienen autonomía en cuanto a la prestación de su servicio, pues no dependen enteramente de la aplicación para poder prestarlo, mientras que (ii) en las aplicaciones para solicitar servicio de delivery, se tiene al establecimiento como proveedor de servicios, pues puede actuar con autonomía frente a los consumidores. En el caso del repartidor, a pesar de brindar este servicio, se encuentra intrínsecamente ligado a la aplicación.

**SEGUNDO:** Se conceptualizó los tópicos relevantes del tema en cuestión, dado que, la economía colaborativa es un modelo económico que engloba a aquellos negocios que buscan la colaboración entre agentes del mercado. De tal modo que, conecta a consumidores y proveedores de diversa índole. Ahora bien, al incluir a los consumidores, debemos tener en cuenta que su protección es necesaria, debido a la asimetría informativa en la que se encuentran cuando están en una relación de consumo. Sin embargo, debemos tener en cuenta

que existe la posibilidad que la regulación existente en materia de protección al consumidor, no contemple todos los supuestos generados por la economía colaborativa. Por lo que es menester analizar el contexto actual en nuestro país, y mediante el derecho comparado, evaluar la posibilidad de implementar una legislación específica.

**TERCERO:** Se analizaron los proyectos de ley que intentaron regular a las plataformas de economía colaborativa. Si bien es cierto que nuestro Poder Legislativo ha planteado proyectos de ley sobre este tópico, después de haberlos analizado, consideramos que estos no contemplan de manera adecuada la verdadera naturaleza jurídica de la economía colaborativa. Ello debido a que estos no reconocen la verdadera condición de intermediario que tienen las aplicaciones, dotándolos de obligaciones que los asemejan más a un modelo de negocio tradicional. En tal sentido, creemos que es posible tomar como referencia a los pronunciamientos de otros países, a efectos de comprobar si es que son idóneos, y si podrían adaptarse a nuestra realidad.

**CUARTO:** Se revisaron los distintos pronunciamientos de parte de Estados, siendo que, respecto a la regulación en la Unión Europea, podemos observar que tanto el Tribunal de Justicia de este bloque económico, como algunos países europeos, aceptan la existencia de las aplicaciones de economía colaborativa y reconocen que existe una diferencia entre estas y las actividades económicas convencionales como el servicio de transporte o servicio de delivery y que, por ende, tienen sus propias peculiaridades. Sin embargo, no hay una claridad total en cuanto a la condición jurídica que tienen los repartidores (en el caso de aplicaciones para solicitar delivery), y los conductores (en el caso de aplicaciones para solicitar transporte). Esta incertidumbre, podría terminar repercutiendo en la delimitación de responsabilidades en materia de protección al consumidor, puesto que no se establece cuál es el tipo de servicio que estaría brindando cada uno de los agentes involucrados en la economía colaborativa. Por otro lado, en Latinoamérica, la situación varía debido a que en diversos países se han realizado esfuerzos para regular legislativamente a las aplicaciones de economía. Sin embargo, estos intentos no siempre han respetado la naturaleza de la economía colaborativa, e inclusive han caído en una sobrerregulación, al imponer diversas obligaciones redundantes a las aplicaciones en cuestión. Sin perjuicio de ello, después de analizar diversos proyectos de ley y normas desarrolladas en Latinoamérica, creemos que Uruguay es el único

país que rompe con esta tendencia, promulgando una ley que va acorde a la naturaleza de esta economía colaborativa, pues se le imponen condiciones y responsabilidades a (i) las aplicaciones, acorde al servicio de intermediación que brindan; y (ii) a los repartidores y conductores, de conformidad con su condición de proveedores.

**QUINTO:** Se determinó la necesidad de una regulación, considerando que, en caso de legislar este tópico en nuestro país, se debe de tener en cuenta que la economía colaborativa es un modelo de negocio disruptivo que funciona mediante la intervención de tres agentes: aplicaciones de intermediación, proveedores de servicio y consumidores. Y a pesar de que estos agentes están en la capacidad de desenvolverse de manera autónoma en el mercado, puede darse la conexión de proveedores y consumidores, con la ayuda de las aplicaciones. Asimismo, tener en consideración que es posible imponer obligaciones a las aplicaciones y proveedores de servicios, sin desnaturalizar a la economía colaborativa.

## **RECOMENDACIONES**

**PRIMERO:** Se recomienda al legislador que, al momento de promover algún proyecto de ley relacionado a una regulación de la economía colaborativa, deba pensar en la esencia propia de este modelo económico, toda vez que, los proyectos revisados en su momento, han tenido ciertas fallas, ya que, tratan de considerar a los elementos de esta economía, como una forma lineal o clásica, olvidándose que, la economía colaborativa siempre debe de prevalecer la económica triangular.

**SEGUNDO:** Ante una potencial regulación de la economía colaborativa en nuestro país, se recomienda que se siga con los mismos criterios tomados en cuenta por la legislación de Uruguay, toda vez que, si bien logra resguardar la esencia triangular de una economía colaborativa, logra también poder regularla bajo una óptica integradora, donde el Estado y la propia sociedad pueden entrar en una formalización correcta.

## BIBLIOGRAFÍA

- A. AGURTO, “Oscar Pierre, el joven que creó Glovo a los 21 años y que aún no deja de viajar en motocicleta”, *Gestión*, Lima, 14 de agosto de 2019, disponible en <<https://gestion.pe/economia/empresas/oscar-pierre-el-joven-que-creo-glovo-a-los-21-anos-y-que-aun-no-deja-de-viajar-en-motocicleta-noticia/>>, consulta: 14 de enero de 2023.
- A. BUERES, *Derecho del consumo*, Abeledo Perrot, Buenos Aires. 2009, p. 50.
- A. CAÑIGUERAL, “7 claves para la regulación del consumo colaborativo”, *Consumo Colaborativo*, Madrid, 19 de marzo del 2014, disponible en: <<http://www.consumocolaborativo.com/2014/03/19/7-claves-en-materia-de-regulacion-del-consumo-colaborativo/>>, consulta: 24 de marzo de 2023.
- Asamblea General de Uruguay, Ley N° 19355, *Presupuesto Nacional de Sueldos, Gastos e Inversiones. Ejercicio 2015-2019*, Uruguay, entrado en vigencia el 30 de diciembre de 2015.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 018-2021-CR, *Proyecto de Ley que reconoce beneficios laborales a los trabajadores que realizan el servicio de reparto, mensajería y movilidad por medio de plataformas digitales*, Perú, recibido el 12 de agosto de 2021.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 02687/2017-CR, *Proyecto de Ley que crea y regula el registro virtual de transporte privado mediante plataformas tecnológicas*, Perú, recibido el 09 de abril de 2018.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 1381-2021-CR, *Proyecto de Ley que regula el servicio de delivery en vehículos motorizados y a las empresas proveedoras del servicio de delivery por aplicativo tecnológico móviles-app*, Perú,

- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR, *Proyecto de Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas digitales*, Perú, recibido el 08 de junio de 2017.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 2218/2017-CR, *Proyecto de Ley que regula el servicio de las entidades Administradoras de plataforma tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transporte especial-taxi*, Perú, recibido el 06 de diciembre 2017.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 4144/2018-CR, *Proyecto de Ley que regula la labor del trabajador por plataforma digital*, Perú, recibido el 04 de abril de 2019.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 4243/2018-CR, *Proyecto de Ley del empleo digno que regula a los trabajadores de plataformas digitales*, Perú, recibido el 17 de abril de 2019.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 5192/2020-CR, *Proyecto de Ley que regula el reparto de productos a domicilio a través de vehículos menores motorizados y no motorizados*, Perú, recibido el 19 de mayo de 2021.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Proyecto de Ley N° 6600/2020-CR, *Proyecto de Ley que regula el servicio de taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos*, Perú, recibido el 17 de junio de 2021.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ, Reglamento del Congreso de la Republica, edición oficial 2023
- CONGRESO NACIONAL DE CHILE, Proyecto de Ley, *Proyecto de Ley que modifica el Código de Trabajo regulando el contrato de trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios*, Chile, publicado el 11 de marzo de 2022.

- D. SIUSKAITE, V. PILINKIENE Y D. ZVIDAUSKAS, “The Conceptualization of the Sharing Economy as a Business Model”, *Inzinerine Ekonomika- Engineering Economics*, Vol. 30, N° 3, pp. 373 – 381.
- D. SUPO CALDERÓN Y V. H. BAZÁN VÁSQUEZ, “El deber de información y el estándar de razonabilidad en las garantías implícitas del consumidor”, *Forseti. Revista de Derecho*, Vol. 8, N° 12, pp. 69-94.
- E. TORRES BENITO Y J. JIMENO MUÑOZ, “La responsabilidad derivada de las plataformas de economía colaborativa”, *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*, N° 3, 2018, p. 10.
- EDITORA PERÚ, “Gobierno presenta política nacional de transformación digital”, *El Peruano*, Lima, 22 de octubre de 2020, disponible en <https://elperuano.pe/noticia/105772-gobierno-presenta-politica-nacional-de-transformacion-digital> >, consulta: 15 de febrero de 2023.
- F. ALLASI, “Las cosas cambiaron y no queremos reconocerlo: economía digital, economías colaborativas y su adopción por la sociedad”, *Comex Perú Negocios Internacionales*, Vol. 23, N° 263, 2019, p. 27. Disponible en <https://www.comexperu.org.pe/upload/articles/revista/noviembre2019/mobile/index.html#p=29> >. Consulta: 10 de mayo de 2023.
- F. GHUNTER, "El concepto de consumidor." *Anuario de Derecho Civil*, Vol. 12, 2017, p 6
- G. DOMÉNECH PASCUAL, “La regulación de la economía colaborativa (El caso “Uber contra el taxi”)", *Revista Ceflegal*, N° 175-175, 2015, p. 77.
- G. HERNÁNDEZ, “La reforma laboral para Uber, Rappi y Didi va; la flexibilidad no es obstáculo: STPS”, *El Economista*, Ciudad de México, 30 de septiembre de 2022, disponible en <https://www.economista.com.mx/capitalhumano/La-reforma-laboral-para-Uber-Rappi-y-Didi-va-la-flexibilidad-no-es-obstaculo-STPS-20220929-0082.html> >, consulta: 14 de enero de 2023.

- G. RODRÍGUEZ, “Indecopi no viaja en Uber: protección al consumidor en la economía de pares”, *Enfoque Derecho*, 2016. Disponible en <https://www.enfoquederecho.com/2016/07/06/indecopi-no-viaja-en-uber-proteccion-al-consumidor-en-la-economia-de-pares/>. Consulta: 10 de mayo de 2023.
- G. SCHNEIDER, *Comercio Electrónico*, Cengage Learning, México D.F., 2013, 10ª ed., p. 333.
- J. ALEGRE “¿Qué es economía colaborativa?”, 15 de diciembre 2014, disponible en <https://economistasfrentealacrisis.com/que-es-la-economia-colaborativa/>, consulta: 16 de marzo de 2023.
- J. IRIGARAY GARCÍA DE LA SERRANA, “Economía Colaborativa: que es, beneficios e inconvenientes”, *EAE Business School*, Barcelona, 08 de marzo 2022, disponible en <https://retos-directivos.eae.es/que-es-la-economia-colaborativa-y-cuales-son-sus-beneficios/>, consulta: 10 de mayo de 2023.
- J. LONDOÑO-CARDOZO Y C, TELLO-CASTRILLÓN, “La economía colaborativa: propuesta de bases conceptuales para su estudio”, *Entramado*, Vol. 18, N° 2, 2022, pp. 1-16.
- J. M. SASTRE-CENTENO Y M. E. INGLADA-GALIANA, “La economía colaborativa: un nuevo modelo económico”, *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, N° 94, 2018, p. 224.
- J. M. SASTRE-CENTENO Y M. E. INGLADA-GALIANA, “La economía colaborativa: un nuevo modelo económico”, *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, N° 94, 2018, p. 227.
- J. SARMIENTO Y J. GARCÉS, “De la economía tradicional e la Economía Digital Compartida”, *INNOVA Research Journal*, Vol. 2, N° 10, 2017, pp. 12-17.
- J.J. MONTERO PASCUAL, *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, p. 76.



- J.M. DIESTE COBO, “Las plataformas colaborativas como oportunidad para la innovación social”, *REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos*, Vol. 1333, 2020
- L. A. VALLEFIN, “Inflado el “Glovo”?: Un análisis sobre los nuevos mecanismos de delivery y su abordaje en la jurisprudencia reciente”, *Derechos en Accion*, Vol. 9, N° 9, 2018, pp. 403-426.
- M. CARBAJALES, “Hacia una definición jurídica de regulación económica”, *Revista Republica*, N° 26, 2019, p. 50.
- M. I. QUINTERO RAMÍREZ, “Economías colaborativas, nuevas tendencias de consumo y retos para Latinoamérica y Colombia”, *Revista Campos en Ciencias Sociales*, Vol. 6, N° 2, 2018, pp. 95-118.
- M. R. SOLOMON, *Comportamiento del Consumidor*, PEARSON, México D.F., 2007, 7ª ed., p. 46.
- MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS, Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, *Reglamento que desarrolla el marco institucional que rige el proceso de mejora de la calidad regulatoria y establece los lineamientos generales para la aplicación del análisis de impacto regulatorio ex ante*, Perú, entrado en vigencia el 02 de abril de 2021.
- MINISTERIO DE TRANSPORTE, COMUNICACIONES, Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, *Reglamento Nacional de responsabilidad civil y seguros obligatorios por accidentes de tránsito*, Perú, entrado en vigencia, 14 de junio de 2002.
- O. A. MEJÍA DELGADO, C. P. MENDOZA TORRES Y Y. Y. MEJÍA DELGADO, “Consumo colaborativo: la confianza, un factor crítico en la intención de compra”, *Suma de Negocios*, Vol. 12, N° 27, 2021, pp. 149-160.
- OCDE, “Perspectivas de la OCDE sobre la economía digital 2015”, 2016. Disponible en <<http://dx.doi.org/10.1787/9789264259256-es>>. Consulta: 08 de noviembre del 2020.

- P. SÁNCHEZ VERA Y E. BÓDALO LOZANO, “Necesidades, tiempo y consumo. El consumidor mayor”, *Pedagogía Social. Revista Interuniversitaria*, N° 9, p. 339.
- PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS, Decreto Supremo N° 011-2011-PCM, *Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Libro de Reclamaciones del Código de Consumo*, Perú, entrado en vigencia el 18 de febrero de 2011.
- Procuraduría Federal del Consumidor, “Profeco impone sanciones hasta por 6.484 millones de pesos a Uber, Easy Taxi y Cabify por usar cláusulas abusivas y publicidad engañosa”, *Gobierno de México-Prensa*, Ciudad de México, 11 de julio de 2018, disponible en <<https://www.gob.mx/profeco/prensa/profeco-impone-sanciones-hasta-por-6-484-millones-de-pesos-a-uber-easy-taxi-y-cabify-por-usar-clausulas-abusivas-y-publicidad-enganosa?idiom=es>>, consulta: 18 de enero de 2023.
- R. ALFONSO SÁNCHEZ, “Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social”, *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, N° 88, 2016, p. 240.
- R. ANGULO, “El mundo digital: la nueva plataforma de los micro negocios post Covid-19”, *Ven Informado*, 08 de diciembre de 2020, disponible en <<https://www.veninformado.pe/micronegocios/>>, consulta: 10 de mayo de 2023.
- R. KATZ, *El ecosistema y la economía digital en América Latina*, Editorial Ariel, Barcelona, 2015, 1ª ed., p. 22.
- R. LAVINIA BLAJAN, “Las relaciones laborales dentro de la economía colaborativa”, *Revista de Derecho, Empresa y Sociedad*, N° 15, 2016, pp. 194-217.
- R. LLANOS NAVARRO, “¿Son las plataformas de economía colaborativa proveedores de un servicio en el marco de una relación de consumo?”, *Revista de Actualidad Mercantil*, N° 6, 2019, p. 237.
- R. PÉREZ GARRIDO, “Caracterizando la economía colaborativa: la visión de los fundadores”, en FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES, *Economía colaborativa en*

*América Latina*, IE Business School-Departamento de Comunicación, Madrid, 2016, p. 11.

- REDACCIÓN EC, “Joven denuncia que taxista por aplicativo le robo sus pertenencias y gasto más de S/ 2 mil de sus tarjetas en cajas de whisky”, *El Comercio*, Lima, 10 de octubre de 2019, disponible en <<https://elcomercio.pe/lima/policiales/cercado-de-lima-denuncia-que-abordo-taxi-por-aplicativo-y-chofer-le-robo-pertenencias-e-hizo-consumos-con-tarjetas-noticia/?ref=ecr>>, consulta: 15 de marzo de 2023.
- REDACCIÓN EC, “Mujer denuncia intento de secuestro en taxi por aplicativo”, *El Comercio*, Lima, 14 de agosto de 2018, disponible en <<https://elcomercio.pe/lima/sucesos/mujer-denuncia-secuestro-taxi-aplicativo-noticia-546876-noticia/>>, consulta: 15 de marzo de 2023.
- REDACCIÓN PERÚ 21, “Uber cumple 8 años en nuestro país: Conoce los 8 hitos de esta app en territorio peruano”, *Perú 21*, Lima, 27 de abril de 2022, disponible en <<https://peru21.pe/peru/uber-cumple-8-anos-en-nuestro-pais-conoce-los-8-hitos-de-esta-app-en-territorio-peruano-taxi-aplicativo-noticia/>>, consulta: 15 de marzo de 2023.
- Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Mendoza, Ley N° 9086, *Ley de Movilidad*, entrada en vigencia 03 de agosto de 2018.
- SOCIEDAD LR, “Surco: pide taxi por aplicativo y es secuestrada por otro conductor que sabía todos sus datos”, *La Republica*, 13 de julio de 2020, disponible en <<https://larepublica.pe/sociedad/2020/07/13/surco-madre-de-familia-casi-es-secuestrada-tras-solicitar-taxi-por-aplicativo-video>>, consulta: 15 de marzo de 2023.
- STC Exp. N° 01405-2010-PA/TC, del 06 de diciembre de 2010, F.J. 15.
- STC Exp. N° 3315–2004–AA/TC, del 17 de enero del 2005. F.J. 9.
- SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, Guía para la protección del consumidor en el comercio electrónico. Colombia.

- SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, Sentencia N° 16593, *Caso Rappi S.A.S.* Colombia, 26 de diciembre de 2019.
- UNION EUROPEA, Regulation (EU) 2022/2065 of The European Parliament and of The Council. Disponible en: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32022R2065&qid=1666857835014>>. Consultado: 01/05/2023
- V. MUJICA, “Plataformas de economía colaborativa: ¿responsables o intermediarias?”, *El Observador*, Montevideo, 20 de junio de 2018, disponible en <<https://www.elobservador.com.uy/nota/plataformas-de-economia-colaborativa-responsables-o-intermediarias--2018620500>>, consulta: 15 de enero de 2023.