



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 0071-2025/SEL-INDECOPI

EXPEDIENTE 000337-2023/CEB

PROCEDENCIA : COMISIÓN DE ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS

DENUNCIANTE : DIDI MOBILITY INFORMATION TECHNOLOGY PTE. LTD.¹

DENUNCIADO : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

MATERIA : PROCEDENCIA

ACTIVIDAD : VENTA AL POR MENOR POR CORREO Y POR INTERNET

SUMILLA: Se **REVOCA** la Resolución 0232-2024/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2024, que declaró infundada la denuncia por la imposición de la prohibición de operar los aplicativos y páginas web a través de los cuales se oferten servicios de transporte público de pasajeros en vehículos de la categoría L, distintas a la categoría L5, materializado en los numerales 3.2, 3.3, 3.4 y 3.5 del artículo 3 del Decreto Supremo 035-2019-MTC; y, en consecuencia, se declara **IMPROCEDENTE** la denuncia.

El fundamento es que la pretensión de inaplicar la prohibición cuestionada, formulada por Didi Mobility Information Technology Pte. Ltd. implicaría habilitar la oferta de un servicio prohibido por el ordenamiento jurídico, por lo que resulta jurídicamente imposible de ser atendida por los órganos de eliminación de barreras burocráticas, en el marco del Decreto Legislativo 1256 y del numeral 5 del artículo 427 del Código Procesal Civil.

En efecto, la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos menores de categoría L, distintos a L5, es una actividad prohibida en el ordenamiento jurídico peruano de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, categoría vehicular L5, en el artículo 10 del Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por el Decreto Supremo 055-2010-MTC, y en el artículo 26 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo 058-2003-MTC.

Lima, 28 de febrero de 2025

I. ANTECEDENTES

1. El 20 de diciembre de 2023, Didi Mobility Information Technology Pte. Ltd. (en adelante, la denunciante), interpuso una denuncia contra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC) ante la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas (en adelante, la Comisión) por la prohibición de operar los aplicativos y páginas web a través de los cuales se oferten servicios de transporte público de pasajeros en vehículos de la categoría L, distintas a la categoría L5, materializado en los numerales 3.2, 3.3,

¹ Identificada con RUC 20613629808.

3.4 y 3.5 del artículo 3 del Decreto Supremo 035-2019-MTC², Decreto Supremo que precisa disposiciones sobre el Servicio de Transporte Público de Personas en Vehículos Menores No autorizados y establece disposiciones sobre el bloqueo de aplicativos y/o páginas web (en adelante, Decreto Supremo 035-2019-MTC).

2. La denuncia se sustenta en los siguientes argumentos:

- (i) La denunciante presta el servicio de intermediación tecnológica de intercambio de información y/o portal de contacto que habilita y permite conectar a usuarios. Como portal de contacto y/o prestador de un servicio de intermediación tecnológica de intercambio de información, pone a disposición de los usuarios funcionalidades y/o herramientas tecnológicas dentro de la plataforma que buscan ayudar o facilitar el contacto, así como mejorar dicha experiencia.
- (ii) La existencia de plataformas como las operadas por la denunciante generan una serie de eficiencias, como el ahorro en los costos de transacción. Los referidos costos se producen al realizar contratos entre dos partes e incluyen: (a) los costos de búsqueda o investigación, (b) los costos de negociación del contrato y (c) los costos de cumplimiento y coordinación.
- (iii) La Sala de Defensa de la Competencia del Tribunal del Indecopi se ha pronunciado acerca de la naturaleza de las plataformas de intermediación, reconociendo que, por ejemplo, empresas como Uber no prestan el servicio de transporte de personas (en particular, el servicio de taxi), sino que únicamente se limita a interconectar a usuarios.
- (iv) El MTC prohíbe a la denunciante desenvolverse como una plataforma de intermediación de usuarios; no obstante, su actividad económica se

2

DECRETO SUPREMO 035-2019-MTC, DECRETO SUPREMO QUE PRECISA DISPOSICIONES SOBRE EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS MENORES NO AUTORIZADOS Y ESTABLECE DISPOSICIONES SOBRE EL BLOQUEO DE APLICATIVOS Y/O PÁGINAS WEB

Artículo 3.- Bloqueo de aplicativos y/o páginas web que ofrecen el servicio de transporte público de personas en vehículos de la categoría L, a excepción de la categoría L5

(...)

3.2 La Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal de acuerdo a la información que obtenga, de forma directa o por la comunicación de las autoridades competentes en materia de fiscalización sobre la existencia de aplicativos y/o páginas web que oferten y/o presten servicios de transporte público de pasajeros en vehículos de la categoría L, a excepción de la categoría L5, se encarga de realizar la solicitud de bloqueo, con la periodicidad que estime pertinente, a la Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones.

3.3 La Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones requiere a los proveedores de servicios de internet el bloqueo de aplicativos y/o páginas web que oferten y/o presten el servicio de transporte público de personas en vehículos de la categoría L, a excepción de la categoría L5 desde el día siguiente de recibida la comunicación cursada por la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal.

3.4 Los proveedores de servicios de internet notificados con el requerimiento tienen la obligación de bloquear los aplicativos y/o páginas web en el plazo señalado por la Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones.

3.5 La Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones comunica también a la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones para que en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, luego de recibido el requerimiento de bloqueo, fiscalice el cumplimiento de la medida.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 0071-2025/SEL-INDECOPI

EXPEDIENTE 000337-2023/CEB

encuentra protegida por la Constitución, leyes y reglamentos en materia de Neutralidad de Red que amparan la continuidad de su operación.

- (v) El Decreto Supremo 035-2019-MTC establece una prohibición de operar plataformas de intermediación a través de los cuales terceros ofrecen servicios de transporte público en vehículos de categoría L; y, deshabilita el aplicativo sobre la base del referido decreto.
- (vi) Aun cuando los usuarios afiliados al aplicativo no ofrecen un servicio de transporte público, sino un servicio privado de arrendamiento regido por las disposiciones del Código Civil, el MTC ha decidido considerar erróneamente que los referidos servicios se encontrarían dentro del ámbito del Decreto Supremo 035-2019-MTC y, en mérito a ello, ha impuesto una restricción al aplicativo.
- (vii) El MTC no cuenta con competencias o una habilitación legal para prohibir la operación del aplicativo, por ejemplo, a través de un bloqueo, toda vez que contraviene el Decreto Legislativo 757, Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada.
- (viii) El 15 de agosto de 2023, se tomó conocimiento de las órdenes de bloqueo emitidas al amparo del Decreto Supremo 035-2019-MTC, lo cual provocó que el servicio de intermediación sea bloqueado y que, entre el 17 y el 29 de agosto de 2023, permanezcan inoperativos los servicios que distan de la aplicación del referido decreto, como es el caso de: (a) los servicios de intermediación de soluciones de movilidad utilizando vehículos de categoría M1 (Didi Pasajeros y Didi Conductor); y, (b) los servicios de intermediación para el pedido y reparto de alimentos y bebidas (Didi Food); no obstante, el 30 de agosto de 2023, el MTC levantó el bloqueo.
- (ix) La sola existencia de la consecuencia jurídica denominada bloqueo, consignado a través del Decreto Supremo 035-2019-MTC, dirigida a las plataformas de intermediación genera una prohibición en el mercado en el que concurre la denunciante.
- (x) Muestra de la aplicación concreta del referido decreto son las órdenes de bloqueo emitidas que, si bien no estaban formalmente dirigidas a la denunciante, sino a operadores de los servicios de telecomunicaciones, impactaron en sus operaciones, toda vez que su finalidad es dar de baja al aplicativo.
- (xi) La prohibición de operación de plataformas que intermedien servicios de transporte público en vehículos de categoría L distintos a la categoría L5 es ilegal, toda vez que: (a) limitan, de manera injustificada y a través de una norma infralegal, derechos fundamentales como la libre iniciativa económica, la libertad de empresa, derecho de propiedad y de contratación, desconociendo el principio de reserva de ley; (b) vulnera las

normas que garantizan la Neutralidad de Red, dado que establece expresamente que los operadores de telecomunicaciones únicamente pueden bloquear aplicativos y/o páginas web con motivo en una norma de rango legal; y, (c) desconoce las reglas y formalidades de emisión de normas infralegales (decretos supremos).

- (xii) La barrera burocrática objeto de análisis solo se sustenta en las potestades reglamentarias de la entidad, toda vez que el Decreto Supremo 035-2019-MTC crea la prohibición para plataformas de intermediación, sin contar con una ley que respalde dicha medida.
- (xiii) Las plataformas de intermediación como la denunciante son aliados de los órganos gubernamentales peruanos, pues buscan establecer estándares en sus aplicativos para que los usuarios que conviven en estas garanticen un nivel adecuado de calidad y seguridad. De esa manera, las plataformas de intermediación se distinguen en el mercado y logran captar cada vez más usuarios por la calidad ofrecida, sin necesidad de que exista una regulación aplicable.
- (xiv) El Tribunal Constitucional ha señalado que toda disposición que imponga obligaciones o restrinja libertades y derechos de las personas debe ser establecida de manera expresa a través de una norma con rango de ley y su interpretación debe ser restrictiva.
- (xv) La prohibición denunciada ha establecido una nueva restricción a la libre iniciativa privada y libertad de empresa de la denunciante, así como a su libertad de contratación con usuarios que pretendan utilizar su plataforma para satisfacer sus necesidades.
- (xvi) El artículo 6 de la Ley 29904, Ley de promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal (en adelante, Ley de Banda Ancha), establece que los proveedores de los servicios de internet y las entidades deben respetar la Neutralidad de Red y el contenido que se ofrece a través de internet, independientemente de su origen, destino, naturaleza o propiedad.
- (xvii) El bloqueo de aplicación constituye la excepción a la regla y únicamente es factible si obedece a acciones justificadas (no arbitrarias). Las conductas que se consideran no arbitrarias son determinadas por el Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones – Osiptel como entidad competente por mandato legal en materia de Neutralidad de Red.
- (xviii) El Osiptel aprobó la Resolución de Consejo Directivo 165-2016-CD-OSIPTEL, a través de la cual se establece que los operadores de telecomunicaciones prohíban la operatividad de los aplicativos, si esta se deriva de: (a) el cumplimiento de las obligaciones contractuales que haya



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 0071-2025/SEL-INDECOPI

EXPEDIENTE 000337-2023/CEB

asumido con el Estado; o, (b) con motivo de una norma específica siempre que esta obligación sea expresa.

- (xix) Posteriormente, a través de la Resolución de Consejo Directivo 003-2023-CD-OSIPTEL, se establecieron tres justificaciones válidas para sustentar que la operación de los aplicativos sea prohibida o restringida, si esta se deriva de: (a) el cumplimiento de obligaciones contractuales con el Estado, (b) actos administrativos emitidos por autoridades competentes, en el ejercicio de sus funciones; o, (c) una norma con rango de Ley.
 - (xx) La medida cuestionada vulnera la Ley de Banda Ancha y la Resolución de Consejo Directivo 003-2023-CD-OSIPTEL al no encontrarse en uno de los supuestos de excepción establecida por el Osiptel para restringir contenido o el acceso a aplicativos o en su defecto que cuente con una norma específica que expresamente habilite el bloqueo de contenido.
 - (xxi) El MTC no ha cumplido con las formalidades exigidas por la normativa para expedir y publicar disposiciones reglamentarias conforme lo establece el artículo 14 del Decreto Supremo 001-2009-JUS.
3. El 6 de febrero de 2024, mediante la Resolución 0043-2024/CEB-INDECOPI, la Comisión admitió a trámite la denuncia.
4. El 16 de febrero de 2024, el MTC presentó sus descargos, en los que expuso los siguientes argumentos:
- (i) El artículo 4 de la Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, señala entre otras funciones, que el MTC es la entidad competente en servicios de transporte de alcance nacional e internacional, así como de la infraestructura de telecomunicaciones.
 - (ii) A través del artículo 5 de la referida ley, se establece dentro de sus funciones rectoras las de formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno.
 - (iii) El artículo 75 del Texto Único Ordenado de la Ley de Telecomunicaciones, aprobado por el Decreto Supremo 013-93-TCC señala que el MTC cuenta con las funciones de: (a) fijar la política de telecomunicaciones a seguir y controlar sus resultados, (b) elaborar y proponer la aprobación de los reglamentos y planes de los distintos servicios contemplados en la Ley y expedir resoluciones relativas a los mismos; y, (c) otorgar, revocar concesiones, autorizaciones, permisos, licencias y controlar su correcta utilización.

- (iv) El artículo 3 de la Ley 27181, Ley General de Transporte Terrestre indica que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como la protección del medio ambiente y la comunidad en su conjunto.
- (v) El artículo 11 de la referida ley, establece que es competencia exclusiva del MTC la potestad de dictar reglamentos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales. Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la ley ni los reglamentos nacionales.
- (vi) En esa línea, el artículo 16 de la Ley 27181 establece que el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre; y, asume entre otras competencias, la de normar, que comprende dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la mencionada ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito e interpreta los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la referida ley y sus reglamentos nacionales, así como vela por el cumplimiento que se dicte medidas necesarias en todos los niveles funcionales y territoriales del país.
- (vii) El Reglamento de Neutralidad en Red, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo 165-2016-CD-OSIPTTEL, establece las disposiciones necesarias para asegurar el cumplimiento de normas sobre la materia referidas a la Neutralidad de Red y determina los principios, las medidas permitidas, las medidas prohibidas y el régimen de infracciones y sanciones relativas a la Neutralidad de Red.
- (viii) El numeral 5 del artículo 13 de la Resolución de Consejo Directivo 165-2016-CD-OSIPTTEL fue modificado por la Resolución 003-2023-CD/OSIPTTEL a través del cual se establece que el Operador de Telecomunicaciones puede implementar medidas sin autorización previa del Osiptel: *Filtro y/o Bloqueo de Servicios y/o Aplicaciones en cumplimiento de obligaciones contractuales con el Estado o de actos administrativos emitidos por autoridades competentes, en el ejercicio de sus funciones; o, con motivo de una norma con rango de Ley.*
- (ix) A través del referido artículo se establece entre otros supuestos, la posibilidad de permitir el bloqueo de aplicativos mediante un acto administrativo emitido por la autoridad competente, siendo el MTC la entidad competente para ordenarlo.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 0071-2025/SEL-INDECOPI

EXPEDIENTE 000337-2023/CEB

- (x) El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo 017-2009-MTC (en adelante, el RNAT), señala que el servicio de taxi es una modalidad de servicio de transporte especial de personas en ámbito provincial, es decir, que se desarrolla exclusivamente al interior de una provincia.
- (xi) Asimismo, a través del referido Reglamento se señala que para realizar la prestación de dicho servicio se deben cumplir con las reglas y condiciones establecidas en el RNAT y por las normas complementarias de la autoridad competente, como son: (a) contar con autorización vigente, (b) contar con el SOAT, (c) prestar el servicio en vehículos de la categoría M1 (de cuatro ruedas); y, (d) contar con Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) vigente, entre otros.
- (xii) El artículo 2 de la Ley 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, señala que la finalidad de la ley es establecer los derechos, las obligaciones, los requisitos y las condiciones de la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, es decir 3 (tres) ruedas.
- (xiii) El servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos motorizados o no motorizados (vehículos menores) es de ámbito distrital y para este tipo de unidades el servicio debe ser prestado exclusivamente en vehículos de la categoría L5 de la clasificación vehicular conforme lo dispone el RNAT, además de cumplir con las características y requisitos establecidos en dicho Reglamento y las normas de carácter nacional y distrital que le resulten aplicables.
- (xiv) En la práctica se ha visto que motos lineales de dos ruedas (categoría L3) realizan el servicio público de "Taxi" generando riesgos inminentes a la seguridad de las personas y además conducentes al incremento de la inseguridad ciudadana, el incremento de accidentes de tránsito, la exposición de la ciudadanía al peligro, entre otros aspectos.
- (xv) Se utilizan plataformas digitales para ofertar bienes o servicios como en el presente caso, lo que hace más complicado la fiscalización para las autoridades competentes.
- (xvi) Las precisiones señaladas en la norma cuestionada son decisiones taxativas que no permiten la prestación de servicios de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, en una categoría diferente a la L5.
- (xvii) El Tribunal Constitucional a través de la Sentencia recaída en el Expediente 03244-2013-PA/TC ha establecido que el derecho a la libertad de tránsito no se ve afectado, toda vez que el vehículo menor de dos

ruedas no está considerado como un vehículo adecuado para brindar el servicio público terrestre de pasajeros. Asimismo, no se vulnera el derecho a la libertad de trabajo, dado que las motos no son consideradas vehículos menores adecuados para brindar dicho servicio público.

- (xviii) Las políticas nacionales en materia de transporte urbano constituyen decisiones a través de las cuales se prioriza un conjunto de objetivos y acciones para resolver un determinado problema público de alcance nacional, sectorial o multisectorial en un periodo de tiempo.
- (xix) La Política Nacional de Transporte Urbano aprobado por el Decreto Supremo 012-2019-MTC, establece como objetivo general “*Dotar a las ciudades de sistemas de transporte seguros, confiables, inclusivos, accesibles, con altos estándares de calidad, institucionalmente coordinados, financiera, económica y ambientalmente sostenibles*”. Para alcanzar el objetivo general de la referida política pública se desarrolló 4 objetivos prioritarios y 16 lineamientos que deben ser ejecutados por los gobiernos locales de las principales ciudades.
- (xx) La denunciante pretende, a través de los aplicativos, la habilitación para que vehículos automotores menores de 2 (dos) ruedas de la categoría L3 de la clasificación vehicular establecida en el Reglamento Nacional de Vehículos, brinden el servicio de transporte terrestre de personas; sin embargo, no ha analizado la siniestrabilidad como un factor de riesgo para conductores y acompañantes de motocicletas.
- (xxi) El numeral 9.2 del artículo 9 del Reglamento de Emisión de Licencias de Conducir reconoce que el único vehículo automotor menor habilitado para la prestación del servicio de transporte público de personas es el servicio de la categoría L5 (trimotos), conocido comúnmente como mototaxi.
- (xxii) Nuestro ordenamiento jurídico solo faculta a los vehículos de la categoría L5 a brindar el servicio de transporte de personas, de modo que los otros tipos de vehículos menores (incluidas las motocicletas que son categoría L1 y L3) están habilitadas para la movilización particular, mas no para el transporte público de personas.
- (xxiii) La denunciante contraviene los objetivos prioritarios de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030 referidos a lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales, los cuales buscan contrarrestar una de las principales causas que generan pérdida de vidas y capacidades humanas por la inseguridad vial y, por ende, reducir la tasa de siniestrabilidad vial y que se encuentren en proceso de implementación desde la aprobación de la citada política.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 0071-2025/SEL-INDECOPI

EXPEDIENTE 000337-2023/CEB

- (xxiv) La denunciante a través de un aplicativo pretende formalizar un transporte ilegal e inseguro en motos lineales, lo cual contraviene los objetivos prioritarios de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030 referidos a lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales, los cuales buscan contrarrestar una de las principales causas que generan pérdida de vidas y capacidades humanas por la inseguridad vial y, por ende, reducir la tasa de siniestrabilidad que se encuentran en proceso de implementación desde la aprobación de la citada Política Pública.
- (xxv) De acuerdo con las disposiciones establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por el Decreto Supremo 058-2003-MTC (en adelante, el RNV) se emitió el Decreto Supremo 035-2019-MTC en cuyo artículo 1 se precisa que se encuentra prohibida la prestación del servicio especial de transporte público de personas en taxi, en otra u otras categorías vehiculares distintas a la categoría M1 señalada en el numeral 20.4.4 del numeral 20.4 del artículo 20 del RNAT
- (xxvi) En esa misma línea, el artículo 2 del Decreto Supremo denunciado establece que el vehículo menor indicado en el artículo 101 del Decreto Supremo 055-2010-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, no podrá ser de una categoría distinta a la L5.
- (xxvii) Los servicios ofrecidos por la denunciante en cuanto al transporte de personas en motocicletas (vehículos de categoría L1 y L3 de acuerdo con la clasificación del RNV), viene a ser de naturaleza ilícita en tanto que la normativa sectorial establecida en el Decreto Supremo 035-2019-MTC, excluye a las motocicletas como un medio para brindar un servicio de transporte de personas de ámbito provincial (urbano e interurbano o rural), regional o nacional.
- (xxviii) Los servicios ofrecidos por la denunciante no tienen la aptitud para satisfacer una finalidad lícita dentro del mercado en tanto que los usuarios esperan obtener un servicio de transporte a través de un medio amparado por la norma que le brinde confianza y que no suponga la adquisición de riesgos graves de seguridad y salud contra el usuario.
5. El 17 de mayo, la denunciante reiteró los argumentos expuestos y agregó lo siguiente:
- (i) Las plataformas digitales han permitido que la forma en la que se celebran transacciones evolucione y con ella se ha generado nuevos esquemas que brindar soluciones a los problemas como el servicio de transporte tradicional en el que interactúan únicamente dos actores conductor y pasajero.

- (ii) El MTC ha señalado que a través del RNAT se establece que el servicio de taxi debe ser prestado a través de vehículos de categoría M1. Asimismo, indicó que la Ley 31917 regula las condiciones de prestación de un servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5; no obstante, dicha disposición no establece algún tipo de prohibición, toda vez que regula un mecanismo de transporte.
 - (iii) La medida cuestionada excede de lo dispuesto en el RNAT como también en cualquier otra norma de transporte, puesto que no se tuvo en cuenta las características, los beneficios de la intermediación digital al momento de establecer la prohibición contenida en el RNAT.
 - (iv) La entidad denunciada no ha sustentado cual sería la ley que la habilite a imponer la medida objeto de denuncia, solo se ha limitado a sustentar las competencias normativas respecto a la prestación de servicios de transporte y servicios de telecomunicaciones, mas no en materia de desarrollo tecnológico.
 - (v) La prohibición cuestionada no se encuentra en ninguno de los supuestos excepcionales contemplados por la Resolución de Consejo Directivo 003-CD-OSIPTEL para restringir la operación ni el acceso de terceros a las aplicaciones o contenido como el ofrecido por la denunciante.
6. El 31 de mayo de 2024, mediante Resolución 0232-2024/CEB-INDECOPI, la Comisión declaró que la medida denunciada no constituye una barrera burocrática ilegal y que la denunciante no presentó argumentos que califiquen como indicios suficientes de carencia de razonabilidad.
7. El 1 de julio de 2024, la denunciante presentó recurso de apelación contra la Resolución 0232-2024/CEB-INDECOPI, en el que reiteró los argumentos planteados en sus descargos y añadió las siguientes cuestiones:
- (i) La resolución cuestionada no fue fundamentada adecuadamente, lo que genera un incumplimiento de las normativas administrativas que exigen una motivación clara en las decisiones que afectan a los administrados, en tanto carece de elementos que demuestren la necesidad y efectividad de la prohibición, lo que vulnera el derecho al debido proceso.
 - (ii) Los bloqueos a las aplicaciones deben basarse en normas claras y precisas, y la normativa del OSIPTEL en materia de neutralidad de red no ha sido respetada. Este hecho es crucial, ya que ningún bloqueo debiera considerarse válido si no es respaldado por una ley o una autoridad competente que actúe dentro de sus atribuciones.
 - (iii) El análisis realizado por la Comisión es insuficiente pues omitió abordar varios indicios que presentó en su denuncia. Para cumplir con el estándar exigido por la ley, basta con presentar un solo indicio que permita invocar



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 0071-2025/SEL-INDECOPI

EXPEDIENTE 000337-2023/CEB

la razonabilidad de la medida y ha presentado hasta once indicios que evidencian la arbitrariedad, que la Comisión no respondió adecuadamente, equivocándose en su interpretación y aplicación de la ley.

- (iv) Dado que la falta de respuesta adecuada a sus argumentos, así como la no valoración de los indicios presentados, constituyen una violación de sus derechos y del principio del debido proceso, solicita la nulidad de la resolución apelada y requiere a la Sala que emita un pronunciamiento de fondo sobre la denuncia.
8. El 11 de noviembre de 2024, el MTC absolvió el recurso de apelación planteado por la denunciante reiterando los argumentos expuestos a lo largo del procedimiento.
9. El 14 de febrero de 2025, la denunciante presentó un escrito donde reiteró los argumentos expuestos en el presente procedimiento y adjuntó el informe denominado "*Empoderar la movilidad con la tecnología: Transporte privado en moto para comunidades más seguras y equitativas en América Latina*", de septiembre de 2024, elaborado por la consultora Access Partnership (en adelante, el Informe de Access Partnership), que precisa lo siguiente:
- (i) Se destaca el papel crucial que desempeña la denunciante a través de una plataforma digital que conecta a los usuarios en moto con los conductores, lo cual implica que ofrece una solución accesible y eficiente que permite a las personas moverse por las ciudades de manera más económica. Este servicio no solo reduce los costos de desplazamiento, permitiendo a los usuarios ahorrar significativamente en comparación con otros modos de transporte, sino que también mejora el acceso a oportunidades económicas para comunidades de ingresos bajos y medios.
- (ii) A pesar de sus beneficios, el informe también aborda los desafíos que enfrenta la denunciante en su expansión. Existen barreras legislativas que limitan la disponibilidad del servicio en varias ciudades que pueden impedir que más ciudadanos se beneficien de las ventajas del transporte privado en moto. La denunciante juega un papel fundamental en abogar por un marco regulatorio que apoye la implementación de estos servicios, facilitando su aceptación a nivel local y nacional.
- (iii) Finalmente, el informe sugiere que, a medida que el uso de motos se convierte en el principal modo de transporte en algunas regiones de América Latina, la denunciante tiene la oportunidad de redefinir el panorama de movilidad urbana. Promover el transporte privado en moto no solo puede aliviar la congestión del tráfico y mejorar la conectividad, sino que también puede abrir puertas a un acceso más equitativo a oportunidades económicas, beneficiando así a toda la sociedad.

10. El 19 de febrero de 2025, se llevó a cabo una audiencia de informe oral, con la participación de la denunciante y del MTC, donde reiteraron los argumentos planteados a lo largo del procedimiento y se centraron en los beneficios que tendría el uso de la plataforma de intermediación, el tipo de actividad de económica realizada, el marco normativo relevante, así como la absolución de las consultas del Colegiado.
11. El 21 de febrero de 2025, la denunciante presentó un escrito en atención al informe oral realizado, en el que precisó lo siguiente:
 - (i) Ante las consultas realizadas por los vocales de la Sala, es realmente relevante para analizar la presente controversia considerar que la interrogante principal se vincula con identificar si el ordenamiento jurídico prohíbe la existencia de plataformas de intermediación.
 - (ii) Así, las autoridades del Poder Ejecutivo en países de América Latina no han prohibido estos esquemas trilaterales bajo el argumento de que el servicio tradicional en motocicleta ha sido prohibido, por lo que se reconoce que se tratan de actividades distintas.
 - (iii) A modo de ejemplo, en Colombia, las autoridades gubernamentales sostienen que los servicios tradicionales de transporte en motocicleta se encuentran prohibidos por las normas de dicho país; sin embargo, esto no ha impedido la expansión de plataformas como Moto, cuya operatividad se basa en un modelo económico distinto al del servicio tradicional.

II. CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

12. Evaluar si corresponde confirmar o no la Resolución 0232-2024/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2024.

III. ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

13. Mediante la Resolución 0232-2024/CEB-INDECOPI, la Comisión declaró infundada la denuncia al considerar que no constituye barrera burocrática ilegal la prohibición de operar los aplicativos y páginas web a través de los cuales se oferten servicios de transporte público de pasajeros en vehículos de la categoría L, distintas a la categoría L5, materializado en los numerales 3.2, 3.3, 3.4 y 3.5 del artículo 3 del Decreto Supremo 035-2019-MTC³.
14. La Comisión consideró que el MTC es competente para establecer la regulación aplicable al servicio de transporte público en vehículos menores y que no existe vulneración al ordenamiento jurídico vigente que regula la neutralidad de red.

³ Ver nota al pie 2.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 0071-2025/SEL-INDECOPI

EXPEDIENTE 000337-2023/CEB

15. Durante el procedimiento, la denunciante ha alegado que su actividad económica no es la prestación del servicio de transporte público de personas, sino el servicio de intermediación tecnológica de intercambio de información y/o portal de contacto que habilita y permite conectar a usuarios para un servicio privado de arrendamiento regido por las disposiciones del Código Civil.
16. Al respecto, cabe precisar que el objeto de controversia no es la calificación de la actividad o el giro de negocio desarrollado por la denunciante, sino una medida regulatoria oponible a la generalidad, en tanto el medio de materialización alegado en la denuncia es una disposición administrativa (numerales 3.2, 3.3, 3.4 y 3.5 del artículo 3 del Decreto Supremo 035-2019-MTC).
17. En ese sentido, a continuación, se analizará lo referente al servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores; la actividad de intermediación a través de aplicativos y páginas web que oferten este servicio; y, la prohibición impuesta por el MTC, contenida en el citado Decreto Supremo,

III.2. Sobre el transporte de personas en vehículos menores

18. El artículo 3 de la Ley 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, categoría vehicular L5, señala que el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5) es prestado por la persona jurídica que cuente con el respectivo título habilitante (permiso de operación) otorgado por la municipalidad distrital donde presta el servicio⁴.
19. Asimismo, el artículo 10 del Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por el Decreto Supremo 055-2010-MTC, señala que el vehículo menor debe ser de la categoría L5, estar equipado con los dispositivos e instrumentos de seguridad establecidos en el RNV, y que debe cumplir con las demás características que determine la municipalidad correspondiente sin contravenir los Reglamentos Nacionales⁵.
20. De igual forma, el artículo 26 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo 058-2003-MTC, dispone que los vehículos que presten

⁴ **LEY 31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5**
Artículo 3.- De la autorización

El servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5) es prestado por la persona jurídica que cuente con el respectivo título habilitante (permiso de operación) otorgado por la municipalidad distrital donde presta el servicio.

⁵ **DECRETO SUPREMO 055-2010-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MOTORIZADOS O NO MOTORIZADOS**
Artículo 10.- Características de los vehículos

El vehículo menor debe ser de la categoría L5, estar equipado con los dispositivos e instrumentos de seguridad establecidos en el RNV, así mismo, debe cumplir con las demás características que determine la Municipalidad correspondiente sin contravenir los Reglamentos Nacionales.

el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores deben ser de la categoría L5⁶.

21. En esa línea, el artículo 2 del Decreto Supremo 035-2019-MTC, que no ha sido cuestionado por la denunciante en el presente procedimiento, precisó el referido artículo 10 para indicar que el vehículo menor no podrá ser de una categoría distinta a la L5⁷.
22. De acuerdo con el marco normativo citado, este Colegiado considera que el transporte público de pasajeros en vehículos menores únicamente puede ser brindado en un vehículo que sea de la categoría L5, estando restringido que se preste a través de otro tipo de vehículos.
23. Dicha lógica ha sido igualmente reconocida por el Tribunal Constitucional en la Sentencia recaída en el Expediente 03244-2013-PA/TC⁸ al señalar que, a su criterio, el vehículo menor de dos ruedas no está considerado como uno adecuado para brindar el servicio público terrestre de pasajeros.
24. Incluso, la Ley 32005⁹ autorizó **excepcionalmente** la prestación del servicio de transporte de pasajeros en vehículos de categoría L3 en un departamento determinado, mediante una autorización con carácter temporal según lo indicado por la propia norma.
25. En ese sentido, el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores de categorías distintas a L5 se encuentra prohibido por el ordenamiento jurídico, de modo que las disposiciones citadas han regulado de manera expresa cómo es que dicha actividad debe ser brindada en condiciones de seguridad, características de vehículo, operación, conductor, entre otros.

⁶ **DECRETO SUPREMO 058-2003-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE VEHÍCULOS**
Artículo 26.- Requisitos técnicos adicionales para los vehículos destinados al Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores

Adicionalmente, los vehículos que presten el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos señalados a continuación y, de ser el caso, conforme a las precisiones del Anexo III:

1. Deberá ser de la categoría L₅. Requisito exigible desde el 1 de enero de 2004.

⁷ **DECRETO SUPREMO 035-2019-MTC, DECRETO SUPREMO QUE PRECISA DISPOSICIONES SOBRE EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS MENORES NO AUTORIZADOS Y ESTABLECE DISPOSICIONES SOBRE EL BLOQUEO DE APLICATIVOS Y/O PÁGINAS WEB**

Artículo 2.- Precisión del artículo 10 del Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC

Precísase que el vehículo menor no podrá ser de una categoría distinta a la L5 como lo señala el artículo 10 del Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC.

⁸ Párrafo 27 de la sentencia. Ver el texto completo de la sentencia en el Portal Web del Tribunal Constitucional (Recuperado el 28 de febrero de 2025 de <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2016/03244-2013-AA.pdf>).

⁹ Ver el texto completo de la norma en el Sistema Peruano de Información Jurídica-SPIJ (Recuperado el (Recuperado el 28 de febrero de 2025 de <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1374659>).



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 0071-2025/SEL-INDECOPI

EXPEDIENTE 000337-2023/CEB

III.2. Sobre la actividad económica de plataformas de intermediación digital

26. De acuerdo con lo indicado durante el procedimiento, el esquema de negocio analizado se establece como una plataforma de dos lados, que funciona como un intermediador entre los proveedores de servicios de transporte y consumidores que requieren dichos servicios. En dicho sentido, este Colegiado considera relevante revisar los elementos que identifican y diferencian a dicho modelo, así como el rol que se tiene en la prestación del servicio de transporte en moto.
27. En la Resolución 0084-2020/SDC-INDECOPI¹⁰, emitida por la Sala Especializada en Defensa de la Competencia (en adelante, la SDC), se evidencia la funcionalidad de este tipo de plataformas de intermediación digitales de transporte de pasajeros, precisando que el principal insumo de la economía colaborativa producto de la plataforma es la información obtenida durante la interacción de los agentes, en tanto que permite mejorar la intermediación que ofrece y que se relaciona con la fijación del precio de acceso a la plataforma.
28. La SDC, siguiendo lo señalado por la Comisión Europea, precisa que el modelo de plataformas de dos lados en plataformas digitales de transporte de pasajeros distingue tres agentes: (i) el intermediador, quien presta la plataforma digital; (ii) el proveedor de servicios; y, (iii) los usuarios finales de dichos servicios.
29. En ese sentido, la SDC destaca que, en ese tipo de plataformas, es más eficiente que el intermediador establezca normas de gobernanza que son producto de la competencia en el mercado, por lo que su actividad se inscribe en gestionar las transacciones realizadas a través de las referidas normas y obtener una ganancia por ello.
30. Ahora bien, a fin de verificar cómo es que los agentes económicos que participan en dicha actividad de intermediación identifican su propio giro, este Colegiado considera relevante evidenciar algunos ejemplos de los términos y condiciones que estos establecen.
31. Así, de acuerdo con los Términos y Condiciones de Uso de Didi Passenger para México, a través del aplicativo de la denunciante, se presta el servicio de intermediación para organizar y planificar en línea dirigida la contratación directa de transporte privado en motocicleta. Asimismo, indica que el pasajero reconoce que no es una empresa de transporte, ni provee servicio de movilidad¹¹.

¹⁰ Ver párrafos 68 en adelante. Ver el texto completo de la resolución en el servicio de "Buscador de Resoluciones del Indecopi" del Portal Web del Indecopi (Recuperado el 28 de febrero de 2025 de <https://servicio.indecopi.gob.pe/buscadorResoluciones/getDoc?docID=workspace://SpacesStore/3e56bf85-5e61-40d3-bb7b-ce7459c67b72>)

¹¹ Recuperado el 28 de febrero de 2025 de <https://privacycenter.didiglobal.com/MX/privacy-notice/747f22cd40983ba85de5260aaf4d40b3/Mexico>

32. En sentido similar, de acuerdo con los Términos y Condiciones de Uso de Didi Usuario Arrendatario para Colombia, se señala que presta el servicio de intermediación tecnológica de intercambio de información y/o portal de contacto que les habilita y permite conectar usuarios como portal de contacto y/o prestador de un servicio de intermediación tecnológica de intercambio de información, pone a disposición de los Usuarios funcionalidades y/o herramientas tecnológicas dentro de la plataforma que buscan ayudar/facilitar el contacto¹².
33. Por otro lado, igualmente a modo de ejemplo, de acuerdo con las preguntas frecuentes en el portal web de Uber Moto, se precisa que es una opción ofrecida por Uber que permite a los conductores generar ingresos al realizar viajes en motocicleta, similar a otros servicios de la plataforma; y, que, a diferencia de Uber Flash que es un servicio de mensajería, Uber Moto está diseñado para transportar a un solo pasajero a su destino dentro de la ciudad¹³.
34. Teniendo ello en cuenta, en el Informe de Access Partnership, las empresas de intermediación digital llevan a cabo diversas estrategias, a fin de que el servicio de transporte de pasajeros en moto pueda ser promovido en diversos países de América Latina, para tal efecto se precisa lo siguiente¹⁴:
- (i) La plataforma digital en sí misma, conecta a los usuarios en moto con conductores mediante su aplicación móvil, facilitando reservas sencillas y rápidas, mejorando la conveniencia y accesibilidad del servicio, atrayendo a más usuarios que buscan una alternativa de movilidad.
 - (ii) Proporciona a los conductores en moto la libertad de elegir sus horarios de trabajo. Esto les permite equilibrar sus actividades personales y profesionales, lo que es atractivo para aquellos que buscan generar ingresos adicionales.
 - (iii) Según el informe, la denunciante enfatiza la seguridad tanto de los pasajeros como de los conductores, implementando medidas de seguridad dentro de su plataforma y ofrece recursos para garantizar una experiencia de viaje segura.
35. De lo expuesto, resulta claro que la plataforma de intermediación digital tiene una especial relevancia, puesto que, según el referido informe, tiene un rol clave en la recolección y análisis de datos al monitorear patrones de uso, horarios de alta demanda y necesidades específicas de los usuarios, por lo que puede adaptar y mejorar continuamente su oferta de servicios.

¹² Recuperado el 28 de febrero de 2025 de <https://web.didiglobal.com/co/legal/2024-co-terminos-y-condiciones-de-uso-usuario-arrendatario.pdf>

¹³ Recuperado el 28 de febrero de 2025 de <https://help.uber.com/es/driving-and-delivering/article/preguntas-frecuentes-sobre-uber-moto?nodeId=1f8ff1bb-26f9-45f4-85ac-e5db483c4b0b>

¹⁴ Ver páginas 8, 18, 19 y 24 del Informe de Access Partnership que obra en el expediente.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 0071-2025/SEL-INDECOPI

EXPEDIENTE 000337-2023/CEB

36. Ahora, dicha información permite verificar que existe un rol importante de las plataformas de intermediación digital en la actividad de transporte actualmente, tanto en su búsqueda por la accesibilidad al transporte privado como en su prestación, que se da mediante la aplicación de normas de gobernanza dirigidas a los conductores que formen parte de la plataforma de intermediación.
37. De acuerdo con el Informe de Access Partnership, las normas de gobernanza impuestas a los conductores se centran especialmente en priorizar la seguridad, la eficiencia y la confianza en el servicio de transporte privado en moto. Estas normas incluyen procesos de verificación de antecedentes para los conductores, asegurando que cumplan con los requisitos locales de seguridad y elegibilidad antes de ofrecer viajes¹⁵.
38. En dicho escenario, si bien la plataforma se centra en permitir el contacto entre los conductores y posibles pasajeros, su actividad va más allá de ser solo un espacio digital de encuentro, por cuanto el establecimiento de directivas a los conductores o la identificación de los beneficios en el transporte en general permite verificar su participación directa a través de acciones de promoción del servicio de transporte en moto.
39. Por lo tanto, este Colegiado considera que la actividad económica en la presente controversia se refiera a la intermediación digital, la cual incide directamente en la prestación del servicio de transporte de pasajeros en moto, a través de mecanismos de promoción para que conductores y posibles pasajeros puedan hacer uso de su plataforma.
40. En observancia de los apartados expuestos, corresponde verificar si analizar una controversia que busque ordenar la inaplicación de una medida que prohíbe la operación de un aplicativo que promueva el uso de un servicio que no se encuentra permitido en nuestro ordenamiento jurídico, puede ser revisado por los órganos de eliminación de barreras burocráticas.

III.4. Análisis del caso en concreto

41. Mediante la Resolución 0232-2024/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2024, la Comisión declaró que la prohibición de operar los aplicativos y páginas web a través de los cuales se oferten servicios de transporte público de pasajeros en vehículos de la categoría L, distintas a la categoría L5, materializado en los numerales 3.2, 3.3, 3.4 y 3.5 del artículo 3 del Decreto Supremo 035-2019-MTC, no constituye una barrera burocrática ilegal.
41. Como se indicó, la Comisión consideró que el MTC cuenta con las competencias para llevar establecer la regulación aplicable al servicio público de transporte en

¹⁵ Ver páginas 23 y 24 del Informe de Access Partnership que obra en el expediente.

vehículos menores, lo que a su vez implica que no existe vulneración al ordenamiento jurídico vigente que regula la neutralidad de red.

42. Ahora, para el análisis de la presente controversia, se debe tomar en cuenta las siguientes premisas:
 - (i) La actividad económica de la denunciante se dirige a promover y/o facilitar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores de la categoría L, distintos a L5.
 - (ii) El servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores únicamente puede ser prestado en vehículos de categoría L5, el ordenamiento jurídico vigente no permite que sea brindado en vehículos de categorías distintas.
43. Sobre el particular, este Colegiado considera que el ejercicio de sus competencias, así como de la Comisión, en la eliminación de barreras burocráticas que restrinjan el acceso y/o permanencia de los agentes económicos en el mercado, deber circunscribirse al ejercicio de actividades que sean permitidas por el ordenamiento jurídico nacional.
44. Esta idea permite que dichos órganos puedan evaluar las controversias a fin de que los agentes económicos se desarrollen en el mercado siguiendo las disposiciones vigentes que, al no ser cuestionadas, son de obligatorio cumplimiento.
45. Asimismo, ello responde a que los pronunciamientos emitidos no deben implicar ser meras declaraciones de la ilegalidad o carencia de razonabilidad de medidas en disposiciones, actos o actuaciones materiales de la administración, sino que se deben orientar a lograr su inaplicación dentro de los márgenes permitidos por el ordenamiento jurídico.
46. Así, si se identificara una barrera burocrática ilegal que se vincule con el ejercicio de actividades prohibidas, es deber de la Comisión y la Sala, de ser el caso, evidenciar la imposibilidad jurídica de emitir un pronunciamiento sobre el fondo, por cuanto, indirectamente, se podría estar validando el ejercicio de actividades que se encuentran fuera del marco jurídico vigente.
47. Ahora bien, en el presente caso, este Colegiado reconoce que la actividad en sí misma de la denunciante no se encuentra limitada por el ordenamiento jurídico, es decir, que en el ejercicio de su libertad empresarial y libre iniciativa privada puede operar una plataforma de intermediación digital que promueva la conexión entre proveedores y consumidores; sin embargo, ello no implica que no existan límites.



PERÚ
Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE
LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas

RESOLUCIÓN 0071-2025/SEL-INDECOPI

EXPEDIENTE 000337-2023/CGB

48. La actividad de la denunciante, según lo detallado previamente, se dirige a promover y/o facilitar la prestación del servicio de transporte de pasajeros en vehículos de categoría L, distintos a L5, pese que dicho servicio está prohibido.
49. La denunciante ha sido enfática en recalcar, tanto en sus escritos como en la audiencia de informe oral, que su actividad de intermediación digital genera diversos beneficios al transporte, a la economía y a la sociedad en general; y que su actividad económica no es de modo alguno el transporte en vehículos menores.
50. Particularmente, en la audiencia de informe oral como en el escrito del 21 de febrero de 2025, la denunciante ha afirmado que el transporte en motocicleta en diversos países de América Latina no está necesariamente permitida por los marcos normativos correspondientes, y ha reconocido que, por ejemplo, en Colombia, está expresamente prohibido el transporte en motocicleta y que, aun así, presta el servicio de plataforma de intermediación para conectar a conductores de motocicleta con posibles pasajeros.
51. Esto evidencia que, más allá de la naturaleza de la actividad de la denunciante, el mercado de transporte en motocicleta, que fomenta a través de su plataforma de intermediación digital, se encuentra prohibido y que limitar dicho mercado implica, por tanto, limitar su actividad económica.
52. Por ello, este Colegiado considera que no resulta jurídicamente posible pretender que se ordene la inaplicación de una medida que se vincula con la limitación del fomento o promoción de una actividad prohibida, ya que ello devendría en que la Comisión o la Sala, de ser el caso, analice controversias vinculadas directamente con el acceso o permanencia en un mercado que no cuenta con respaldo legal.
53. Así, si bien la denunciante tiene el derecho a la libertad de empresa y a la libre iniciativa privada, el procedimiento de eliminación de barreras burocráticas no debe ser considerado como uno que permitiría una interpretación como la habilitación del ejercicio de actividades económicas restringidas, como el transporte de pasajeros en vehículos de categoría L, distintos a L5.
54. En consecuencia, corresponde revocar la Resolución 0232-2024/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2024; y, en consecuencia, declarar improcedente la denuncia, en atención a lo señalado en el numeral 5 del artículo 427 del Texto Único Ordenado del Código Procesal Civil y el artículo 27 del Decreto Legislativo 1256¹⁶, por cuanto la pretensión de inaplicación de la barrera burocrática

¹⁶ **RESOLUCIÓN MINISTERIAL 010-93-JUS, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE CÓDIGO PROCESAL CIVIL**
Improcedencia de la demanda

Artículo 427.- El juez declara improcedente la demanda cuando:
(...)

5. El petitorio fuese jurídica o físicamente imposible.



denunciada resulta jurídicamente imposible de atender al dirigirse a promover y/o facilitar la realización de una actividad económica prohibida.

55. Finalmente, considerando que se ha declarado la improcedencia de la denuncia, no corresponde emitir un pronunciamiento respecto de los argumentos de las partes, dirigidos a cuestionar la validez de la resolución de la Comisión, ni de aquellos vinculados con el fondo de la controversia.

IV. RESOLUCIÓN DE LA SALA

Revocar la Resolución 0232-2024/CEB-INDECOPI del 31 de mayo de 2024; y, en consecuencia, se declara improcedente la denuncia presentada por Didi Mobility Information Technology Pte. Ltd. en contra del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respecto de la prohibición de operar los aplicativos y páginas web a través de los cuales se oferten servicios de transporte público de pasajeros en vehículos de la categoría L, distintas a la categoría L5, materializado en los numerales 3.2, 3.3, 3.4 y 3.5 del artículo 3 del Decreto Supremo 035-2019-MTC, Decreto Supremo que precisa disposiciones sobre el Servicio de Transporte Público de Personas en Vehículos Menores No autorizados y establece disposiciones sobre el bloqueo de aplicativos y/o páginas web.

Con la intervención de los señores vocales Gilmer Ricardo Paredes Castro, Dante Javier Mendoza Antonioli, Tania Beatriz Valle Manchego y Miriam Isabel Peña Niño.

GILMER RICARDO PAREDES CASTRO
Presidente

DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS

Artículo 27.- Improcedencia de la denuncia de parte

27.1. La Comisión, su Secretaría Técnica o la Sala, de ser el caso, declara la improcedencia de la denuncia de parte de acuerdo con los supuestos establecidos en el Código Procesal Civil.

(...).