

0213-2015/CEB-INDECOPI

12 de junio de 2015

EXPEDIENTE N° 000025-2015/CEB

DENUNCIADO : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DENUNCIANTE : RADIADORES BEHR PERÚ S.A.C.

RESOLUCIÓN FINAL

SUMILLA: Se declara que constituye barrera burocrática carente de razonabilidad la exigencia de estar inscrito con habilitación vigente, en el Registro Nacional de Transporte Terrestre de Personas, a la fecha de emisión del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC, como requisito para acogerse al régimen extraordinario de permanencia para vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional, materializada en el Oficio N° 6278-2014/15.02, ello debido a que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no ha cumplido con acreditar la razonabilidad de la misma en los términos de la Resolución N° 182-97-TDC.

Se dispone que no se aplique a la denunciante la barrera burocrática declarada carente de razonabilidad así como todas las disposiciones o actos que la efectivicen, de acuerdo a lo establecido en el artículo 48° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. El incumplimiento de lo resuelto podrá ser sancionado de conformidad con lo dispuesto en el literal a) del artículo 26BIS° del Decreto Ley N° 25868.

La Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas:

I. ANTECEDENTES:

A. La denuncia:

1. Mediante escritos presentados el 6 y 10 de febrero y 9 de marzo de 2015, Radiadores Behr Perú S.A.C. (en adelante, la denunciante) interpuso denuncia contra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Ministerio), por la imposición de una barrera burocrática presuntamente ilegal y/o carente de razonabilidad, originada en la exigencia de estar inscrito con habilitación vigente, en el Registro Nacional de Transporte Terrestre de Personas, a la fecha de emisión del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC, como requisito para acogerse al régimen extraordinario de permanencia para vehículos destinados al servicio

de transporte terrestre de personas de ámbito nacional, materializada en el Oficio N° 6278-2014/15.02.

2. Fundamenta su denuncia en los siguientes argumentos:

- (i) Con fecha 11 de mayo de 2014 presentó una solicitud de incremento de flota vehicular con la unidad de placa de rodaje N° B5S-958, la misma que fue observada por el Ministerio mediante Oficio N° 6278-2014-MTC/15.02, por los siguientes motivos:
 - a. El numeral 5.1) del artículo 25° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte (en adelante, RNAT)¹, establece que no será aplicable la antigüedad máxima de acceso (3 años), en caso el vehículo haya sido habilitado para la prestación del servicio de transporte público de personas, en tanto no haya sobrepasado la antigüedad máxima de permanencia (15 años).
 - b. La Vigésima Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RNAT establece un nuevo régimen extraordinario de permanencia para los vehículos habilitados destinados al servicio de transporte terrestre de personas. Dicho régimen es de aplicación para los vehículos que cumplan con estar habilitados al 29 de junio de 2012, fecha en la que se publicó la norma.
 - c. El vehículo consignado en la solicitud tiene como año de fabricación 1997, por tanto excede la antigüedad de 15 años señalada en el numeral 5.1) del artículo 25° del RNAT para acogerse a la excepción.
 - d. Asimismo, se verificó que el vehículo se encontraba habilitado para prestar el servicio de transporte de personas hasta el 3 de mayo de 2011, motivo por el cual estaría fuera del ámbito de aplicación del régimen extraordinario de permanencia.
- (ii) El Ministerio impone una exigencia que no está contemplada en la Vigésima Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RNAT para acogerse al régimen extraordinario, toda vez que dicha norma no establece que los vehículos tengan que contar con habilitación vigente a la fecha de

¹ Aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

la emisión de la norma, sino que los vehículos estén habilitados para la prestación del servicio de transporte terrestre de personas².

- (iii) Un análisis de los numerales 1.1) y 1.2) del artículo 25° del RNAT permiten apreciar la distinción que existe entre la exigencia impuesta por el Ministerio (contar con habilitación vigente a la fecha de emisión del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC) y el requisito contemplado en la norma (que el vehículo esté habilitado para la prestación del servicio).
- (iv) De acuerdo a las citadas normas, el acceso y la permanencia tienen tratamiento distinto, por un lado para acceder a la habilitación de un vehículo se tiene un plazo de 3 años contados a partir del año siguiente de fabricación, mientras que para permanecer en la prestación del servicio la antigüedad no debe ser mayor a 15 años, contados a partir del año siguiente de su fabricación.
- (v) El vehículo de placa de rodaje B5S-958 fue oportunamente habilitado para prestar el servicio de transporte dentro de los 3 años señalados por el RNAT (plazo de acceso), y de acuerdo al régimen extraordinario puede seguir prestando el servicio hasta el 31 de diciembre de 2018 (plazo de permanencia).
- (vi) La Vigésima Séptima Disposición Complementaria Final del RNAT permite la permanencia de unidades más antiguas que la unidad ofertada para la ampliación de flota, las cuales pueden seguir prestando el servicio, en algunos casos, hasta el 31 de diciembre de 2018.
- (vii) No se explica la razón por la que el vehículo ofertado no puede seguir operando si cumple con todos los demás requisitos, como son el SOAT, Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) pese a que cumple con pasar las respectivas revisiones técnicas de acuerdo a lo establecido en el RNAT.

²

Decreto Supremo N° 017-2009-MTC – modificada por Artículo 2° del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC, publicado el 29 junio 2012

Vigésima Séptima.- Régimen extraordinario de permanencia para los vehículos en el transporte de personas. Constituyendo un objetivo esencial lograr la renovación del parque vehicular destinado a la prestación del servicio de transporte de personas, se establece un nuevo régimen extraordinario de permanencia para los vehículos habilitados destinados al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional conforme se indica a continuación: (...).

- (viii) El Oficio N° 6278-2014-MTC/15.02 se sustenta en el Memorandum N° 082-2012-MTC/15.01, por tanto este último documento también materializa la barrera burocrática denunciada.
- (ix) De acuerdo a los considerandos del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC, el cronograma establecido para la permanencia de los vehículos tiene como finalidad brindar un trato igualitario a todos los vehículos destinados al servicio de transporte de personas de ámbito nacional. Asimismo, se ha considerado que resulta necesario establecer un régimen de inspecciones técnicas cada cuatro meses para los vehículos que superen los 20 años de antigüedad en mérito al régimen extraordinario de permanencia.
- (x) La unidad ofertada no supera los 20 años de antigüedad y cumple todos los estándares de seguridad establecidos en los reglamentos, siendo los funcionarios de la Dirección General de Transporte Terrestre quienes hacen caso omiso al cumplimiento del trato igualitario.
- (xi) Con la medida adoptada el Ministerio busca favorecer a un grupo de operadores, generando posiciones dominantes o monopólicas, las cuales vulneran lo contemplado en los artículos 58° y 61° de la Constitución Política del Estado y en los artículos 2° y 3° del Decreto Legislativo N° 757.
- (xii) En caso corresponda, se debe imponer sanción y multa al funcionario o funcionarios que apliquen la barrera burocrática que sea declarada ilegal y/o carente de razonabilidad en el presente procedimiento.
- (xiii) Lo establecido en el Memorandum N° 082-2012-MTC/15.01, no le es exigible toda vez que se trata de un acto o disposición que no ha sido dirigido a la denunciante.
- (xiv) Este tipo de regulación no se encuentra acorde al marco legal vigente toda vez que vulnera el principio de legalidad previsto en el numeral 1.1) del artículo IV° del Título Preliminar de la Ley N° 27444, toda vez que no existen facultades expresas para establecer esta clase de requisitos.
- (xv) El Ministerio no ha acreditado de qué manera el contar con una habilitación vigente puede contribuir a solucionar el problema del transporte, relacionado con la renovación del parque automotor.

B. Admisión a trámite:

3. Mediante Resolución N° 0199-2015/STCEB-INDECOPI del 23 de marzo de 2015, se admitió a trámite la denuncia y se concedió al Ministerio un plazo de cinco (5) días hábiles para que formule sus descargos. Dicha resolución fue notificada al Ministerio y al Procurador Público del Ministerio el 31 de marzo de 2015 y a la denunciante el 1 de abril del mismo año; conforme consta en los cargos de las cédulas de notificación respectivas³.

C. Contestación de la denuncia:

4. El 9 de abril de 2015, el Ministerio presentó sus descargos con base en los siguientes argumentos:
- (i) Previamente a que la Comisión determine si la disposición cuestionada constituye o no una barrera burocrática, debe precisar las variables e indicadores que ha tomado en cuenta para calificar una regulación pública como una barrera burocrática que no permita a los agentes económicos actuar libremente o en función a sus propias capacidades; para tal efecto, deberá hacer una valoración adecuada de las pruebas aportadas a fin de determinar el mercado y la incidencia en éste.
 - (ii) No existe negativa por parte del Ministerio de recibir las solicitudes de los administrados, siempre que reúnan los requisitos establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos correspondiente.
 - (iii) El artículo 3° de la Ley N° 27181 establece que el objetivo de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre está orientado a la satisfacción de los usuarios y al resguardo de las condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del medio ambiente.
 - (iv) El artículo 12° de la referida ley faculta al Ministerio a otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte terrestre. Asimismo, el artículo 16° de la Ley N° 27181, establece las facultades con las que cuenta el Ministerio entre las cuales se encuentran el otorgar concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios

³ Cédula de Notificación N° 900-2015/CEB (dirigida al Ministerio), N° 901-2015/CEB (dirigida a la Procuraduría del Ministerio) y N° 889-2014/CEB (dirigida a la denunciante).

de transporte, así como dictar reglamentos nacionales e interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre.

- (v) El numeral 25.1) del artículo 25° del RNAT dispone como una de las condiciones técnicas de permanencia en el mercado la antigüedad máxima de un vehículo en el servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, regional y provincial puede alcanzar (15 años).
- (vi) El régimen extraordinario de permanencia contemplado en la Vigésima Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RNAT permite la permanencia de los vehículos destinados al servicio de transporte de personas, fabricados a partir de 1996, los cuales serán deshabilitados el 31 de diciembre de 2018.
- (vii) La habilitación a la que se hace referencia es aquella que consta en los registros administrativos de transporte de cada región o provincia. Por tanto, es necesaria la coordinación del Ministerio con los gobiernos regionales y municipales a fin de emitir la Resolución Ministerial que apruebe el régimen extraordinario de permanencia.
- (viii) El cronograma del régimen extraordinario de permanencia, regulado primero mediante la Cuarta Disposición Complementaria Transitoria de RNAT y posteriormente mediante la Vigésima Séptima Disposición Complementaria, se estableció a fin de renovar progresivamente el parque automotor y no causar perjuicio a los usuarios y transportistas. De este modo, se ha respetado el derecho al trabajo reconocido en los artículos 2° inciso 15) y 22° de la Constitución Política del Estado.
- (ix) El principio de igualdad admite tratamientos desiguales siempre y cuando se realicen sobre bases objetivas y razonables, es decir, la igualdad solamente será vulnerada cuando el trato desigual carezca de justificación objetiva y razonable.

D. Otro:

5. El 22 de abril de 2015, la denunciante presentó un escrito solicitando que se resuelva y se emita la resolución final respecto de su procedimiento administrativo.

II. ANÁLISIS:

A. Competencia de la Comisión y metodología de análisis del caso:

6. De acuerdo con lo establecido en el artículo 26°BIS de Decreto Ley N° 25868, la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas (en adelante, la Comisión) es competente para conocer de los actos y disposiciones de las entidades de la Administración Pública que generen barreras burocráticas que impidan u obstaculicen ilegal o irracionalmente el acceso o la permanencia de los agentes económicos en el mercado⁴.
7. Asimismo, conforme a lo dispuesto en la Ley N° 27181 y sin perjuicio de las facultades de fiscalización y sanción que corresponden a las autoridades de transporte; el Indecopi se encuentra facultado a verificar la aplicación de las normas de acceso al mercado de acuerdo al ámbito de su competencia⁵.
8. Para efectuar la presente evaluación se toma en consideración lo dispuesto en el precedente de observancia obligatoria sancionado mediante Resolución N° 182-97-TDC del Tribunal de Indecopi. En tal sentido, corresponde analizar si la barrera burocrática cuestionada es: (i) legal o ilegal; y, sólo en el caso de comprobada su legalidad, si es (ii) racional o irracional.⁶

B. Cuestiones previas:

4

Decreto Ley N° 25868

"Artículo 26BIS°.- La Comisión de Acceso al Mercado es competente para conocer sobre los actos y disposiciones de las entidades de la Administración Pública, incluso del ámbito municipal o regional, que impongan barreras burocráticas que impidan u obstaculicen ilegal o irracionalmente el acceso o permanencia de los agentes económicos en el mercado, en especial de las pequeñas empresas, y de velar por el cumplimiento de las disposiciones sobre la materia establecidas en los Decretos Legislativos N° 283, 668, 757, el Artículo 61 del Decreto Legislativo N° 776 y la Ley N° 25035, en especial los principios generales de simplificación administrativa contenidos en su Artículo 2, así como las normas reglamentarias pertinentes. Ninguna otra entidad de la Administración Pública podrá arrogarse estas facultades. (...)".

5

Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

"Artículo 20.- De las competencias del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPÍ (...) 20.2. Asimismo el INDECOPÍ está facultado según sus propias normas a aplicar la legislación de acceso al mercado, libre y leal competencia, supervisión de la publicidad y demás normatividad del ámbito de su competencia."

6

Resolución N° 182-97-TDC, publicada en el diario oficial "El Peruano" el día 20 de agosto de 1997, en cuyo flujograma se señala como precedente metodológico que, si luego de efectuar el análisis de legalidad, éste no es satisfactorio, la Comisión debe declarar fundada la denuncia. Sólo en el caso que la barrera cuestionada supere el análisis de legalidad la Comisión debe continuar con el análisis de racionalidad.

B.1 Cuestionamiento del Ministerio:

9. El Ministerio ha señalado que la Comisión debe precisar cuáles son las variables y los indicadores que ha tomado en cuenta para calificar una regulación pública como barrera burocrática que no permita a los agentes económicos actuar libremente. Así, en la medida que la Comisión no precise cuáles son tales variables e indicadores, a entender del Ministerio, la disposición cuestionada no debiera considerarse como barrera burocrática y, en consecuencia, no podría ser conocida en el presente procedimiento.
10. Según lo establecido en el artículo 2° de la Ley N° 28996, las barreras burocráticas son todas aquellas exigencias, prohibiciones o cobros (en general limitaciones o condicionamientos) que imponen las entidades de la Administración Pública para el desarrollo de las actividades económicas y/o la tramitación de procedimientos administrativos.
11. La exigencia de estar inscrito con habilitación vigente, en el Registro Nacional de Transporte Terrestre de Personas, a la fecha de emisión del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC, como requisito para acogerse al régimen extraordinario de permanencia para vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional, califica como una barrera burocrática según la definición prevista en las normas legales que otorgan competencias a esta Comisión, toda vez que dicha medida incide directamente en la realización de las actividades económicas que desarrolla la denunciante.
12. Así, contrariamente a lo señalado por el Ministerio, a través de dicha medida se impide a la denunciante acceder al mercado de prestación del servicio de transporte terrestre de personas con su vehículo de placa B5S-958 y asimismo, ampliar su participación en la prestación del referido servicio como base en su libre decisión empresarial.
13. Por tanto, corresponde desestimar el cuestionamiento efectuado por el Ministerio, debido a que la medida denunciada califica como barrera burocrática cuya legalidad y/o razonabilidad puede ser analizada en el presente procedimiento, toda vez que con la misma afecta el normal desarrollo de las actividades económicas de los denunciantes.

B.2. Sobre la negativa de recibir solicitudes y la vulneración del derecho de petición de los administrados

14. En su escrito de descargos, el Ministerio ha señalado que *no existe negativa de su parte para recibir las solicitudes de los administrados*, siempre que reúnan los requisitos establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos correspondiente.
15. Al respecto, debe mencionarse que el Ministerio, según el precedente de observancia obligatoria sancionado mediante Resolución N° 182-97-TDC del Tribunal de Indecopi, tiene la obligación de presentar argumentos que sustenten la legalidad y razonabilidad de las exigencias cuestionadas.
16. De la revisión de dicho argumento se aprecia que el mismo no sustenta la legalidad ni razonabilidad de la exigencia que cuestiona la denunciante sino de otro tipo de actuación.
17. Por tanto, se precisa que la Comisión no se pronunciará sobre dicho argumento, toda vez que el mismo no guarda relación con las materias controvertidas del presente procedimiento.

B.3 Con relación al argumento de la denunciante respecto de que la barrera denunciada no promueve la libre competencia:

18. De la revisión del acto cuestionado por la denunciante y del régimen extraordinario de permanencia, no se evidencia la imposición de un régimen monopólico o de exclusividad en favor de algún agente económico en el mercado de transporte terrestre, por lo que debe desestimarse dicha alegación.
19. Asimismo, por definición legal, la imposición de barreras burocráticas impide u obstaculiza el acceso o la permanencia de los agentes económicos en el mercado, ya que son condiciones que impone la Administración Pública para el ejercicio de una actividad económica o la tramitación de procedimientos administrativos. De ahí que por su propia naturaleza, las barreras burocráticas siempre pueden representar una restricción a la competencia en un mercado determinado.
20. Sin embargo, lo indicado no implica que las restricciones administrativas que establecen las entidades resulten ilegales, pues su imposición obedece al cumplimiento de los fines públicos que la ley les ha encomendado tutelar y son la manifestación de la función administrativa del Estado.

21. Teniendo en cuenta el efecto que puede tener una regulación o actuación administrativa en la competencia, es que el marco legal vigente ha asignado a esta Comisión la función de identificar y disponer la inaplicación de aquellas barreras que sean consideradas ilegales (que se encuentren fuera del ámbito de competencias de la entidad, que no hayan respetado las formalidades para su emisión o que infrinjan una disposición legal) o carentes de razonabilidad (aquellas que no están justificadas en un interés público, son desproporcionadas o no son la opción menos costosa).
22. Precisamente el análisis que efectuará la Comisión en el presente caso se circunscribe a determinar si las barreras cuestionadas son legales y razonables, en atención al marco legal en materia de transportes y las normas de simplificación administrativa, además, de ser el caso, evaluar la razonabilidad de las regulaciones adoptadas por el Ministerio.
23. En ese sentido, corresponde desestimar el argumento planteado por la denunciante en este extremo.

B.4. Del argumento constitucional del Ministerio:

24. El Ministerio ha indicado que los criterios para acceder y permanecer en el mercado de transporte han sido modificados sobre la base del numeral 118° de la Constitución Política del Perú, como en el caso del transporte turístico de ámbito nacional o el transporte público de personas en el ámbito regional⁷.

25. Sin perjuicio que el artículo antes indicado por la entidad solo establece las atribuciones del Presidente de la República; se debe mencionar que de acuerdo a lo establecido en el artículo 26°BIS del Decreto Ley N° 25868, la Comisión únicamente se encuentra facultada para verificar si las barreras burocráticas que conoce contravienen las leyes o normas con rango de ley, y si resultan carentes de razonabilidad, pero no para evaluar su constitucionalidad.

⁷

Constitución Política del Perú

Artículo 118°.- Atribuciones del Presidente de la República

Corresponde al Presidente de la República: (...)

8. Ejercer la potestad de reglamentar las leyes sin transgredirlas ni desnaturalizarlas; y, dentro de tales límites, dictar decretos y resoluciones.

26. Dicho criterio ha sido recogido por el Tribunal Constitucional en la Sentencia del 25 de agosto de 2010 recaída sobre el Expediente N° 00014-2009-PI/TC.

27. Por tanto, no corresponde considerar el argumento planteado por el Ministerio en este extremo y, en ese sentido, se precisa que la evaluación que se realiza en el presente caso se refiere a la legalidad y/o razonabilidad de la medida denunciada.

B.5. Con relación a la solicitud de sanción y multa al funcionario que imponga la barrera:

28. La denunciante ha solicitado que en caso corresponda, se debe imponer sanción y multa al funcionario o funcionarios que impongan la barrera burocrática que sea declarada ilegal y/o carente de razonabilidad en el presente procedimiento.
29. Al respecto, es preciso señalar que de acuerdo a lo establecido en el artículo 48° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, cuando dentro de un procedimiento iniciado de parte se declara una barrera burocrática ilegal y/o carente de razonabilidad, la Comisión dispondrá la inaplicación de la barrera burocrática denunciada al caso concreto⁸.
30. Conforme a lo establecido en el literal a) del artículo 26BIS° del Decreto Ley N° 25868, si la entidad y/o el funcionario de la misma incumpliese dicho mandato la Comisión dispondrá la imposición de la sanción correspondiente.
31. En tal sentido, de acuerdo a las facultades antes mencionadas, la Comisión únicamente puede imponer una sanción administrativa a la entidad y/o funcionario por incumplir el mandato de inaplicación de la barrera burocrática declarada ilegal y/o carente de razonabilidad, más no para interponer sanción o multa previa al incumplimiento.

⁸

Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General

Artículo 48°.- Cumplimiento de las normas del presente capítulo (...)

Cuando en un asunto de competencia de la Comisión de Acceso al Mercado la barrera burocrática haya sido establecida por un decreto supremo, una resolución ministerial o una norma municipal o regional de carácter general, dicha Comisión se pronunciará, mediante resolución, **disponiendo su inaplicación al caso concreto**. La resolución de la Comisión podrá ser impugnada ante la Sala de Defensa de la Competencia del Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual del INDECOPI. (...). (énfasis añadido)

32. Por tanto, corresponde declarar improcedente el pedido de la denunciante respecto a la imposición de una sanción o multa contra los funcionarios del Ministerio.

B. Cuestión controvertida:

33. Determinar si constituye una barrera burocrática ilegal y/o carente de razonabilidad la exigencia de estar inscrito con habilitación vigente, en el Registro Nacional de Transporte Terrestre de Personas, a la fecha de emisión del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC, como requisito para acogerse al régimen extraordinario de permanencia para vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional, materializada en el Oficio N° 6278-2014/15.02.

D. Evaluación de legalidad:

34. El artículo 23° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que el Ministerio se encuentra facultado a establecer, a través del RNAT, los requisitos técnicos de idoneidad para la prestación del servicio de transporte en sus diferentes modalidades, entre los cuales se encuentran las condiciones de la flota⁹. De acuerdo a ello, se entiende que la imposición de un límite máximo de antigüedad para el acceso y permanencia de los vehículos que prestan el servicio de transporte público de personas constituye una manifestación de las competencias normativas del mencionado Ministerio. Dicha competencia ha sido reconocida en anteriores pronunciamientos tanto de la Comisión¹⁰ como de la Sala Especializada en Defensa de la Competencia¹¹ (en adelante, la Sala).

⁹ **Ley N° 27181, Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre**
Artículo 23°.- Del contenido de los reglamentos

Los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de la presente Ley serán aprobados por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y rigen en todo el territorio nacional de la República. En particular, deberá dictar los siguientes reglamentos, cuya materia de regulación podrá, de ser necesario, ser desagregada: (...)

d) Reglamento Nacional de Administración de Transporte (...)

Contiene también las disposiciones generales que clasifican las distintas modalidades del servicio de transporte de personas y mercancías, así como los requisitos técnicos de idoneidad: características de la flota, infraestructura de la empresa y su organización; así como las condiciones de calidad y seguridad de cada una de ellas. Establece las infracciones y sanciones en la prestación del servicio de transporte. (...)

¹⁰ Resolución N° 0220-2012/CEB-INDECOPI del 23 de agosto del 2012, Resolución N° 0404-2014/CEB-INDECOPI del 30 de septiembre de 2014, entre otros.

¹¹ Resolución N° 1545-2013/SDC-INDECOPI, Resolución N° 0621-2014/SDC-INDECOPI entre otros.

35. Con base en dichas competencias, a través del artículo 25° (numeral 25.1.2) del RNAT¹² el Ministerio ha dispuesto que la antigüedad máxima de *permanencia* de los vehículos en el servicio de transporte público de personas será de hasta quince (15) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de la fabricación del vehículo:

RNAT

Artículo 25°.- Antigüedad de los vehículos de transporte terrestre

25.1 La antigüedad máxima de acceso y permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, regional y provincial, es la siguiente:

(...)

25.1.2 La antigüedad máxima de permanencia en el servicio será de hasta quince (15) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación. (...)

36. Posteriormente, mediante la Vigésima Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RNAT¹³ el Ministerio dispuso un régimen extraordinario de permanencia, brindando la posibilidad de que los vehículos destinados al servicio de transporte público de personas puedan permanecer hasta el 31 de diciembre del año veintidós (22) posterior a su fabricación, conforme al cronograma establecido.
37. De acuerdo a la norma antes citada, quienes pueden acceder al régimen extraordinario de permanencia son los vehículos habilitados destinados al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional. Asimismo, se señala que vencido el plazo otorgado se dispondrá de oficio la deshabilitación de los vehículos.
38. El último párrafo del artículo 25° del RNAT¹⁴ establece que la deshabilitación de los vehículos por vencimiento de los plazos de permanencia se realiza en el registro administrativo de transportes. De acuerdo a lo señalado por el Ministerio, el registro administrativo al que hace referencia el RNAT es el Registro Nacional

¹² Aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC publicado en el Diario Oficial El Peruano el 22 de abril de 2009.

¹³ **Decreto Supremo N° 017-2009-MTC**
Vigésima Séptima.- Régimen extraordinario de permanencia para los vehículos en el transporte de personas
Constituyendo un objetivo esencial lograr la renovación del parque vehicular destinado a la prestación del servicio de transporte de personas, se establece un nuevo régimen extraordinario de permanencia para los vehículos habilitados destinados al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional conforme se indica a continuación:
(...)
Vencidas las fechas indicadas, la autoridad competente dispondrá de oficio la deshabilitación de los vehículos.

¹⁴ **Decreto Supremo N° 017-2009-MTC**
Artículo 25°.- Antigüedad de los vehículos de transporte terrestre
(...)
Vencido el plazo máximo de permanencia, ó producido cualquiera de los supuestos previstos en el presente Reglamento, la autoridad competente, de oficio, procederá a la deshabilitación del vehículo en el registro administrativo de transportes.

de Transporte Terrestre de Personas, en el cual se registra la habilitación o deshabilitación de los vehículos destinados a prestar el servicio de transporte terrestre de personas.

39. Por tanto, el Ministerio cuenta con competencias para exigir que los vehículos cuenten con habilitación vigente en el Registro Nacional de Transporte Terrestre de Personas, a la fecha que se publicó la norma que establece el régimen extraordinario de permanencia, como requisito para acceder al mismo.
40. Si bien el Ministerio cuenta con competencias para emitir este tipo de regulaciones, corresponde evaluar si las mismas no vulneran alguna disposición del marco legal vigente.
41. En el presente caso, la denunciante cuestiona que la exigencia impuesta por el Ministerio no respeta la distinción existente entre los plazos de acceso y permanencia, establecidos en los numerales 1.1) y 1.2) del artículo 25° del RNAT.
42. Al respecto, debe tenerse en cuenta que las entidades públicas están sujetas al cumplimiento del Principio de Legalidad, previsto en el numeral 1.1) del artículo IV° del Título Preliminar de la Ley N° 27444, debiendo actuar dentro de las facultades que le estén atribuidas¹⁵. Por lo tanto, cualquier requisito, exigencia o prohibición que pudiera haber sido establecido debe estar sustentado en facultades expresas o implícitas del Ministerio, sin poder considerarse para ello facultades genéricas o no prohibidas, conforme a lo dispuesto en el artículo 61° de la Ley N° 27444.¹⁶
43. En tal sentido, corresponde evaluar si la exigencia cuestionada en el presente procedimiento vulnera el Principio de Legalidad, considerando los argumentos puestos por la denunciante.
44. La denunciante señala que la exigencia impuesta por el Ministerio (contar con habilitación vigente a la fecha de emisión del Decreto Supremo N° 006-2012-

¹⁵ Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General Título Preliminar
Artículo IV°.- (...)

1.1. Principio de Legalidad: Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le están atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.

¹⁶ Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General
Artículo 61°.- Fuente de competencia administrativa

61.1. La competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la ley, y es reglamentada por las normas administrativas que de aquellas se derivan.

MTC) es distinta al requisito contemplado en la norma (que el vehículo este habilitado para la prestación del servicio), es decir, según manifiesta la denunciante un vehículo puede estar habilitado para prestar el servicio sin contar con una habilitación vigente en el Registro, toda vez que la habilitación se obtiene en los primeros tres (3) años de fabricación (plazo de acceso).

45. Los numerales 1.1) y 1.2) del artículo 25° del RNAT¹⁷ establecen los plazos de acceso y permanencia para el servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional. De acuerdo a dichas normas, los vehículos cuentan con un plazo de hasta tres (3) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente de su fabricación, para acceder al servicio y de quince (15) años para permanecer en el mismo.
46. Si bien el numeral 5.1) del artículo 25° del RNAT¹⁸ reconoce que es necesario habilitar el vehículo dentro de los tres primeros años de su fabricación para que sea considerado como uno destinado a la prestación del servicio, ello no implica que el vehículo se encuentre habilitado permanentemente para la prestación del servicio, esto debido a que el propio RNAT reconoce la posibilidad de la habilitación y deshabilitación de los vehículos destinados a la prestación del servicio con posterioridad al acceso dentro de los tres (3) primeros años.
47. En tal sentido, la exigencia impuesta por el Ministerio se encuentra dentro de lo permitido por el RNAT, sin desconocer la diferencia establecida en dicha norma entre los plazos de acceso y permanencia. De este modo, el Ministerio cumple con el Principio de Legalidad contemplado en el artículo IV° del Título Preliminar de la Ley N° 27444, habiendo actuado dentro de las competencias otorgadas para ello, conforme lo analizado previamente.
48. Por tanto, el Ministerio ha actuado conforme a sus competencias y sin vulnerar el Principio de Legalidad cuestionado por la denunciante. En consecuencia, la

17

Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

Artículo 25°.- Antigüedad de los vehículos de transporte terrestre

25.1 La antigüedad máxima de acceso y permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, regional y provincial, es la siguiente:

25.1.1 La antigüedad máxima de acceso al servicio será de tres (3) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación

25.1.2 La antigüedad máxima de permanencia en el servicio será de hasta quince (15) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación. (...)

18

Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

Artículo 25°.- Antigüedad de los vehículos de transporte terrestre

25.5 La antigüedad máxima de acceso al servicio de transporte público de personas y mercancías, por el mismo o por otro transportista, no será aplicable tratándose de:

25.5.1 Vehículos que hayan estado habilitados por el mismo o por otro transportista para la prestación del servicio de transporte público, en tanto no hayan sobrepasado la antigüedad máxima de permanencia que les corresponda. (...)

exigencia cuestionada en el presente procedimiento supera el análisis de legalidad.

E. Evaluación de razonabilidad:

49. De conformidad con el precedente de observancia obligatoria aprobado por el Tribunal de Indecopi mediante Resolución N° 182-97-TDC, habiendo identificado que la exigencia de estar inscrito con habilitación vigente, como requisito para acogerse al régimen extraordinario de permanencia, materializado en el Oficio N° 6278-2014-MTC/15.02, no constituye una barrera burocrática ilegal, corresponde efectuar el análisis de razonabilidad respecto de la exigencia aplicada a la denunciante siempre que haya aportado indicios en los que cuestione dicho aspecto.
50. En el presente caso, la denunciante ha señalado que la exigencia impuesta por el Ministerio es una medida carente de razonabilidad, entre otros aspectos, debido a que:
 - a. La Vigésima Séptima Disposición Complementaria Final del RNAT permite la permanencia de unidades más antiguas que la unidad ofertada para la ampliación de flota, las cuales pueden seguir prestando el servicio de transporte de personas, en algunos casos, hasta el 31 de diciembre de 2018. Por medio de la exigencia impuesta por el Ministerio impide que pueda seguir prestando el servicio hasta el 31 de diciembre de 2019, que es el plazo que le corresponde de acuerdo al cronograma establecido.
 - b. No se explica la razón por la que el vehículo ofertado no puede seguir operando si cumple con todos los demás requisitos, como son el SOAT, Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) y cumple con pasar las respectivas revisiones técnicas de acuerdo a lo establecido en el RNAT.
 - c. De acuerdo a los considerandos del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC, que contempla el régimen de permanencia, el cronograma establecido para la permanencia de los vehículos tiene como finalidad brindar un trato igualitario a todos los vehículos destinados al servicio de transporte de personas de ámbito nacional fabricados a partir de 1990. Estando su vehículo dentro del ámbito debería poder acogerse a dicho régimen.

- d. Se ha previsto un régimen de inspecciones técnicas cada cuatro meses para los vehículos que superen los 20 años de antigüedad. De este modo se vería protegido el bien jurídico tutelado por el Ministerio. No obstante, el caso de la unidad ofertada no supera los 20 años de antigüedad y cumple todos los estándares de seguridad establecidos en los reglamentos.
51. A criterio de esta Comisión, los argumentos presentados por la denunciante constituyen indicios respecto de la presunta carencia de razonabilidad de la barrera burocrática denunciada, ya que cuestiona un presunto trato diferenciado no justificado y la falta de idoneidad de la medida adoptada.
52. Al existir indicios sobre la carencia de razonabilidad de la medida, le corresponde al Ministerio acreditar el cumplimiento de los siguientes aspectos¹⁹:
- a) Que la restricción se encuentra justificada por un interés público y que es idónea para solucionar el problema que lo afecta.
 - b) Que la restricción es proporcional a los fines que quiere alcanzar. En otras palabras, que los beneficios obtenidos por la restricción son mayores que los costos impuestos por ella.
 - c) Que, en términos generales, la restricción es la menos gravosa para los administrados en relación con otras opciones existentes.
53. Por ello, corresponde realizar el análisis de razonabilidad de la exigencia de estar inscrito con habilitación vigente, en el Registro Nacional de Transporte Terrestre de Personas, a la fecha de emisión del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC, como requisito para acogerse al régimen extraordinario de permanencia para vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional, materializada en el Oficio N° 6278-2014/15.02.

E.1 Interés público:

19

A través de la Resolución N° 182-97-TDC, el Tribunal de Indecopi estableció lo siguiente:

"En tal sentido, la entidad denunciada tiene la carga de probar ante la Comisión: (i) El interés público que justificó la medida impugnada y los beneficios para la comunidad que se esperaban obtener con ella. Por ejemplo, indicando en qué forma y en qué medida se había previsto que la exigencia impuesta contribuiría con el fin propuesto. (ii) Que las cargas o restricciones impuestas sobre los administrados eran adecuadas o razonables, teniendo en cuenta los fines que se pretendía alcanzar; lo que significa haber evaluado la magnitud y proporcionalidad de los costos que los agentes económicos deberían soportar, así como los efectos que tales cargas tendrían sobre las actividades productivas. (iii) Que existen elementos de juicio que permiten arribar a la conclusión, en términos generales, que la exigencia cuestionada era una de las opciones menos gravosas para los interesados, en relación con las demás opciones existentes para lograr el fin previsto. Ello implica demostrar que se analizó otras alternativas que permitieran alcanzar el mismo objetivo a un menor costo y exponer las razones por las que fueron descartadas."

54. La Comisión considera que en esta etapa del análisis, no se evalúa si el transporte en general califica como un asunto de interés público, sino si la medida denunciada, esto es, la exigencia de contar con una habilitación vigente para acceder al régimen extraordinario de permanencia, tiene por objeto solucionar un problema concreto que afecta a la población y cuya existencia ha sido debidamente acreditada por parte de la entidad denunciada.
55. Según el Ministerio, el cronograma del régimen extraordinario de permanencia, se estableció a fin de renovar progresivamente el parque automotor y no causar perjuicio a los usuarios y transportistas. De este modo, se busca satisfacer las necesidades de los usuarios y el resguardo de las condiciones de seguridad, salud y medio ambiente.
56. Asimismo, se explicó que el nuevo régimen extraordinario de permanencia contemplado en la Vigésima Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RNAT, permite la permanencia de los vehículos destinados al servicio de transporte de personas, fabricados a partir de 1990 en adelante, que se encuentren habilitados según sus propios registros administrativos de transporte. Una vez vencidos los plazos establecidos en el siguiente cronograma, se procede a la deshabilitación de oficio de los vehículos:

Fecha de fabricación	Fecha de salida del servicio
1990	31 de diciembre del 2012
1991	31 de diciembre del 2013
1992	31 de diciembre del 2014
1993	31 de diciembre del 2015
1994	31 de diciembre del 2016
1995	31 de diciembre del 2017
1996	31 de diciembre del 2018
1997	31 de diciembre del 2019
1998	31 de diciembre del 2020
1999	31 de diciembre del 2021

2000	31 de diciembre del 2022
2001	31 de diciembre del 2023
2002	31 de diciembre del 2024
2003	31 de diciembre del 2025
2004	31 de diciembre del 2026
2005	31 de diciembre del 2027
2006	31 de diciembre del 2028
2007	31 de diciembre del 2029
2008	31 de diciembre del 2030
2009	31 de diciembre del 2031
2010 - 2011	31 de diciembre del 2032
2012 - 2013	31 de diciembre del 2033
2014 - 2015	31 de diciembre del 2034
2016 - 2017	31 de diciembre del 2035
2018 - 2019	31 de diciembre del 2036
2020 - 2021	31 de diciembre del 2037

57. El Ministerio manifiesta que establecer un límite en el tiempo de circulación a los vehículos, asegura que los vehículos tengan la capacidad de realizar su función de manera satisfactoria para la sociedad, es decir con la seguridad técnica adecuada.
58. En tal sentido, si bien el Ministerio ha acreditado que existe un problema que solucionar en el transporte, con relación a la renovación del parque automotor (respeto de los vehículos fabricados a partir de 1990), no ha mencionado de qué manera este problema se incrementa o resulta más riesgoso si el vehículo no cuenta con habilitación vigente a la fecha de la emisión del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC como para resultar necesario limitar el acceso al nuevo régimen de permanencia a aquellos vehículos que fueron fabricados a partir de 1990 y

están destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional.

59. De acuerdo al Ministerio, lo que se protege es la seguridad, bienestar y salud de las personas y el medio ambiente. Sin embargo, no se ha demostrado cómo es que el hecho que un vehículo con habilitación vigente a la fecha de la emisión de la norma salvaguarde el interés tutelado, considerando que la norma permite la permanencia de vehículos más antiguos y que todos los vehículos deben cumplir con las inspecciones técnicas requeridas en los reglamentos.
60. Cabe indicar que en la documentación presentada por el Ministerio, éste acredita que los vehículos pueden reducir su funcionalidad a causa de su uso y que ello incrementa el riesgo de que ocurran accidentes de tránsito. Sin embargo, los estudios presentados en sus descargos no acreditan la necesidad de limitar el acceso al nuevo régimen de permanencia a los vehículos que no cuentan con habilitación vigente. De acuerdo a los mencionados estudios se logra concluir que existe una necesidad de imponer un límite de permanencia, considerando por ejemplo que, los vehículos que sufren accidentes a causa del desgaste de los mismos contaban con una antigüedad de 10, 12 y 20 años, pero no se justifica que se haga una diferencia en el límite de permanencia a los vehículos que no se encuentren habilitados a la fecha de la emisión de la norma.
61. Por tanto, a criterio de la Comisión no se ha cumplido con acreditar el interés público que justifica la medida adoptada en cuanto a la idoneidad de la medida. En ese sentido la exigencia para acceder al nuevo límite de antigüedad establecido por el Ministerio no supera esta parte del análisis de razonabilidad.

E.2 Proporcionalidad:

62. El Ministerio tuvo la oportunidad de acreditar la proporcionalidad de la barrera burocrática denunciada desde que se le corrió traslado la resolución que admite a trámite la denuncia²⁰. Sin embargo, hasta el momento en que se emite la presente resolución no ha presentado documentación alguna que acredite que cuando impuso dicha exigencia, evaluó la magnitud o la proporcionalidad de la

²⁰ En efecto, mediante Resolución N° 0199-2015/STCEB-INDECOPI, a través de la cual se admite a trámite la denuncia, la Secretaría Técnica de la Comisión resolvió lo siguiente:
(...)

Tercero: al formular sus descargos, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá presentar información que permita evaluar la legalidad y razonabilidad de las barreras burocráticas denunciadas, tomando como referencia lo establecido en el precedente de observancia obligatoria sancionado por la Sala de Defensa de la Competencia del Tribunal del Indecopi mediante la Resolución N° 0182-97/TDC-INDECOPI del 20 de agosto de 1997.

medida, así como los efectos que la misma podría ocasionar para los agentes económicos, en el servicio de transporte público de personas.

63. Si bien el Ministerio tiene facultades para imponer a los transportistas un límite de antigüedad y los requisitos para los regímenes nuevos de permanencia, ello no implica que la misma sea razonable para todos los casos en los que se aplica.
64. Por tanto, tal como ha sido indicado por la Sala²¹, a fin de que dicha obligación no sea arbitraria o desproporcionada, es necesario que la entidad acredite haber evaluado los costos que la misma generará en los agentes económicos, así como los efectos que podría ocasionar en el mercado. Ello, con la finalidad de determinar si existen supuestos en los que debería existir una excepción en los que la medida regulatoria que busca mitigar un riesgo termina causando otro de mayores consecuencias negativas.
65. En el presente caso, se evidencia que el Ministerio no ha tomado en cuenta al momento de imponer la exigencia que los vehículos fabricados a partir del año 1990, destinados al servicio del transporte terrestre de personas, que cumplan con las condiciones técnicas exigidas por las normas de la materia, podrían quedar fuera del nuevo régimen por no contar con el registro vigente al momento en que salió la norma que regula dicho régimen, sin considerar que podrían cumplir con las especificaciones técnicas para continuar prestando el servicio.
66. El Ministerio tiene la obligación de proteger la seguridad de los pasajeros en función a lo señalado en el artículo 3º de la Ley Nº 27181, se debe recordar que el artículo 4º de dicha ley establece que el Estado debe incentivar la libre y leal competencia en el transporte²².
67. En tal sentido, al imponer una exigencia el Ministerio necesariamente debe evaluar la proporcionalidad de la misma teniendo en consideración, por ejemplo, si dicha medida podría impactar negativamente en las empresas en atención a su flota y al tipo de actividad que realizan, afectando el servicio de transporte

21 Ver Resoluciones Nº 1179-2011/SC1-INDECOPI, Nº 1180-2011/SC1-INDECOPI y Nº 1181-2011/SC1-INDECOPI del 15 de junio de 2011.

22 **Ley Nº 27181.**
Artículo 3º.- Del objetivo de la acción estatal.- 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 a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.
Artículo 4º.- De la libre competencia y rol del Estado.-
4.1 El rol estatal en materia de transporte y tránsito terrestre proviene de las definiciones nacionales de política económica y social. El Estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte, cumpliendo funciones que, siendo importantes para la comunidad, no pueden ser desarrolladas por el sector privado.

terrestre en determinadas zonas del país o limitando la competitividad en los mismos, entre otros aspectos.

68. De igual manera, se aprecia que la entidad no ha acreditado que hubiese evaluado los costos que representan a las empresas de transporte el no poder acceder al régimen de permanencia y el impacto que ello podría tener en su competitividad y permanencia en el mercado, en caso de verse obligadas a adquirir nuevas unidades de transporte contando con unidades técnicamente posibilitadas de prestar el servicio.
69. En efecto, la exigencia cuestionada podría implicar un costo significativo, lo que genera un impacto negativo para las empresas ya que puede perjudicar la competitividad de las empresas en el mercado.
70. En consecuencia, esta Comisión considera que el Ministerio no habría acreditado la proporcionalidad de la barrera burocrática denunciada.

E.3 Opción menos gravosa:

71. El Ministerio no ha presentado documentación que acredite que el Ministerio haya considerado otras opciones al momento de imponer la exigencia cuestionada y que de tales opciones haya escogido la menos gravosa para el administrado. El Ministerio únicamente hizo referencia a distintos informes realizados respecto al límite de permanencia en el parque automotor.
72. En efecto, de la información presentada no se aprecia que el Ministerio haya realizado un análisis comparativo respecto de los distintos posibles métodos o medidas utilizadas para salvaguardar la seguridad, salud y medio ambiente como las revisiones técnicas o mayor fiscalización, que a manera de ejemplo fue planteado por la denunciante.
73. Dado que el Ministerio no ha acreditado haber evaluado otras opciones para conseguir el objetivo que pretende salvaguardar al imponer la exigencia establecida en el la Vigésima Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RNAT y materializada en el Oficio N° 6278-2014-MTC/15.02, esta Comisión considera que no se habría evidenciado que la barrera burocrática cuestionada sea la medida menos gravosa.
74. La falta de información por el Ministerio genera que esta Comisión tenga por no satisfecha la obligación de acreditar la razonabilidad de la barrera burocrática

denunciada, teniendo en cuenta el precedente de observancia obligatoria aprobado mediante Resolución N° 182-97-TDC.

75. Por tanto, la exigencia de estar inscrito con habilitación vigente en el Registro Nacional de Transporte Terrestre de Personas, a la fecha de emisión del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC, como requisito para acogerse al régimen extraordinario de permanencia para vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional, materializada en el Oficio N° 6278-2014/15.02, constituye una barrera burocrática carente de razonabilidad, en los términos expuestos en la presente resolución.
76. Cabe precisar que el presente pronunciamiento no implica que la denunciante no tenga la obligación de cumplir con la normativa vigente para prestar el servicio de transporte de personas ni desconoce la facultad del Ministerio para fiscalizar el cumplimiento de la misma.

POR LO EXPUESTO:

En uso de sus atribuciones y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26°BIS del Decreto Ley N° 25868 y el artículo 48° de la Ley N° 27444, modificado por la Ley N° 28996; así como en la Sexta Disposición Transitoria del Decreto Legislativo N° 807;

RESUELVE:

Primero: desestimar los cuestionamientos efectuados por Radiadores Behr Perú S.A.C. y por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones formulados en las cuestiones previas de la presente resolución.

Segundo: declarar improcedente el pedido de Radiadores Behr Perú S.A.C. respecto a la interposición de una sanción o multa contra los funcionarios de la Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Tercero: declarar barrera burocrática carente de razonabilidad la exigencia de estar inscrito con habilitación vigente, en el Registro Nacional de Transporte Terrestre de Personas, a la fecha de emisión del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC, como requisito para acogerse al régimen extraordinario de permanencia para vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional, materializada en el Oficio N° 6278-2014/15.02; y en consecuencia fundada la denuncia presentada por Radiadores Behr Perú S.A.C.

Cuarto: disponer que se inaplique a Radiadores Behr Perú S.A.C., la barrera burocrática declarada carente de razonabilidad en el presente procedimiento, así como de todas las disposiciones o actos que la materialicen, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48º de la Ley N° 27444, modificado por la Ley N° 28996.

Quinto: declarar que el incumplimiento de lo dispuesto en la presente resolución podrá ser sancionado de conformidad con lo dispuesto en el literal a) artículo 26BISº del Decreto Ley N° 25868.

Con la intervención y aprobación de los señores miembros de la Comisión: Luis Ricardo Quesada Oré, Rafael Alejandro Vera Tudela Wither y Víctor Sebastián Baca Oneto; y, con la abstención del señor Cristian Ubia Alzamora.

**LUIS RICARDO QUESADA ORÉ
PRESIDENTE**