

0094-2015/CEB-INDECOPI

26 de febrero de 2015

EXPEDIENTE Nº 000459-2014/CEB

DENUNCIADO : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DENUNCIANTE : REPRESENTACIONES PERLA EXPRESS S.A.

RESOLUCIÓN FINAL

SUMILLA: Se declara que constituye barrera burocrática ilegal la imposición de un límite máximo de tres (3) años de antigüedad de los vehículos para acceder al servicio de transporte público de personas, materializada en el numeral 25.1.1) del artículo 25º del Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

La ilegalidad radica en que la referida prohibición vulnera el artículo 5º de la Ley 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, dado que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no acreditó haber elaborado un informe previo que justifique su imposición, pese a que se trata del establecimiento de una nueva exigencia.

Se dispone que no se aplique a la denunciante la barrera burocrática declarada ilegal de acuerdo a lo establecido en el artículo 48º de la Ley Nº 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 26BISº del Decreto Ley Nº 25868.

La Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas:

I. ANTECEDENTES:

A. La denuncia:

1. Mediante escrito presentado el 3 de diciembre de 2014, Representaciones Perla Express S.A. (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 imposición de un límite máximo de tres (3) años de antigüedad de los vehículos para acceder al servicio de transporte público de

personas, materializada en el numeral 25.1.1)¹ del artículo 25° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte (en adelante RNAT).

2. Fundamenta su denuncia en los siguientes argumentos:

- (i) El Ministerio a través del artículo 25° del RNAT, ha establecido un límite máximo de antigüedad de tres (3) años para los vehículos que deseen acceder al mercado de transporte de personas.
- (ii) Lo dispuesto por el Ministerio resulta ilógico pues no se explica por qué para acceder a la prestación del servicio se requiere un límite de antigüedad de tres (3) años y permite un periodo de veintidós (22) años como periodo de permanencia en el servicio.
- (iii) Dicho límite le impide brindar el servicio de transporte de personas, que fue la finalidad por la cual adquirieron sus vehículos, vulnerando con ello la libre iniciativa y la inversión privada consagrada en la Constitución Política del Perú y el Decreto Legislativo N° 757.
- (iv) El límite cuestionado constituye un cambio de condiciones, el cual ha debido ser justificado por el Ministerio. Sin embargo, pese a existir la obligación de justificar dicho cambio conforme a lo establecido en el artículo 5° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Ministerio no ha cumplido con dicha obligación legal, por lo tanto la limitación impuesta resulta ilegal.
- (v) El Ministerio no ha cumplido con acreditar la razonabilidad del límite establecido en el artículo 25° del RNAT.

B. Admisión a trámite:

3. Mediante Resolución N° 0835-2014/STCEB-INDECOPI del 30 de diciembre de 2014, se resolvió admitir a trámite la denuncia y se concedió al Ministerio un plazo de cinco (5) días hábiles para que formule sus descargos. Dicha resolución

¹ **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.

(...)

fue notificada al denunciante el 31 de diciembre de 2014, a la Procuraduría Pública del Ministerio y al Ministerio el 5 de enero de 2015; conforme consta en los cargos de las cédulas de notificación respectivas².

C. Contestación de la denuncia:

4. El 8 de enero de 2015, el Ministerio presentó sus descargos con base en los siguientes argumentos:
 - (i) Previamente a que la Comisión Eliminación de Barreras Burocráticas 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 3º de la Ley N° 27181³, establece 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 ambiente y la comunidad en su conjunto.
 - (iv) El artículo 12º de la referida ley, señala como competencia de gestión la facultad que tienen las autoridades competentes para implementar los principios rectores y las disposiciones de transporte y tránsito terrestre, contenidos en la presente ley y en los reglamentos nacionales.
 - (v) El artículo 16º de la Ley N° 27181, establece entre las facultades del Ministerio el otorgar concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte bajo su ámbito de competencia.

² Cédula de Notificación N° 3624-2014/CEB (dirigida a la Procuraduría del Ministerio), N° 3623-2014/CEB (dirigida al Ministerio) y N° 3622-2013/CEB (dirigida a la denunciante).

³ Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

- (vi) La determinación de un límite máximo de acceso no es un hecho aislado que sólo ocurre en nuestro país, pues constituye el reconocimiento que finalmente los vehículos como cualquier máquina producida por el hombre sufre desgaste por el paso del tiempo y el uso continuo.
- (vii) En distintos países de Latinoamérica con diferentes modelos económicos algunos en los que se defiende a ultranza la libertad de mercado y la libre iniciativa privada y otros en los que el Estado interviene como regulador económico, se establece una limitación al acceso de los vehículos destinados a la prestación de los servicios de transporte.
- (viii) De acuerdo al informe elaborado por el titular de Transportes del Departamento de Ingeniería Mecánica y Materiales de la Universidad Politécnica de Valencia se revela que el número de fallecidos por accidentes de tráfico en España podría reducirse entre un 30% y 40% si todos los vehículos que se encuentran en estos momentos en circulación por las carreteras nacionales fueran renovados por automóviles nuevos.
- (ix) El primer informe de Observancia Pública: "Impactos de los Accidentes de Tránsito en el Transporte Interprovincial de Pasajeros enero y julio 2004", elaborado por el Centro de Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT), concluye que los ómnibus de más de 10 años han ocasionado los mayores impactos de daños personales.

D. Otro:

5. El 3 de febrero de 2015, el Ministerio presentó el Informe N° 043-2015-MTC/15.01, el mismo que ha sido considerado en el análisis de la presente resolución.

II. ANÁLISIS:

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

- 6. De acuerdo con lo establecido en el artículo 26BIS° 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:

B.1. Competencia de la Comisión para evaluar y pronunciarse respecto de la medida cuestionada:

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 ilegal y/o carente de

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.

razonabilidad 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. El límite máximo para acceder al servicio de transporte público de personas, 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 el 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 de dicho servicio con sus vehículos 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 se afecta el normal desarrollo de las actividades económicas de la denunciante.

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

14. En su escrito de descargo, 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, es preciso indicar que de la revisión de la denuncia se evidencia que dicho cuestionamiento no ha sido mencionado por los denunciantes.
16. Por tanto, se precisa que la Comisión no se pronunciará sobre dicho argumento, toda vez que el mismo no guarda relación con la materia controvertida del presente procedimiento y no ha sido cuestionado por el denunciante.

C. Cuestión controvertida:

17. Determinar si constituye una barrera burocrática ilegal y/o carente de razonabilidad la imposición de un límite máximo de tres (3) años de antigüedad de los vehículos de los denunciantes para acceder al servicio de transporte público de personas, establecida en el numeral 25.1.1) del artículo 25° del RNAT.

D. Evaluación de legalidad:

18. 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 flota⁷.
19. De acuerdo a ello, se entiende que la imposición de un límite máximo de antigüedad 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 Comisión⁸ como de la Sala Especializada en Defensa de la Competencia (en adelante, la Sala).
20. En base a dichas competencias, a través del numeral 25.1.1) del artículo 25° del RNAT, el Ministerio ha dispuesto que la antigüedad máxima de los vehículos para el acceso al servicio de transporte público de personas será de hasta tres (03) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de la fabricación del vehículo:

⁷ **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. (...)

⁸ Resolución N° 0220-2012/CEB del 23 de agosto del 2012 y Resolución N° 0411-2014/SDC-INDECOPI del 18 de marzo del 2014.

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:*

25.1.1 *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.*

21. Si bien el Ministerio cuenta con competencias para emitir este tipo de regulaciones, corresponde evaluar si la misma no vulnera alguna disposición del marco legal vigente referido al sector transporte.
22. Sobre el particular, la Ley N° 27181 establece lo siguiente:

Artículo 5.- De la promoción de la inversión privada

(...)

5.2. *El Estado garantiza la estabilidad de las reglas y el trato equitativo a los agentes privados de manera que no se alteren injustificadamente las condiciones de mercado sobre la base de las cuales toman sus decisiones sobre inversión y operación en materia de transporte.*

(El subrayado es nuestro)

23. Como se aprecia, la referida norma favorece a los agentes económicos para que las reglas que regulan el servicio de transporte terrestre se mantengan estables en el tiempo, ello a fin de no modificar las condiciones sobre las cuales se realizan decisiones de inversión y operación. Sin embargo, la propia norma contempla la posibilidad de alterar dichas condiciones, siempre que tengan un sustento que las respalde, de no ser así, tal variación sería contraria a la Ley N° 27181.
24. En ese sentido, para verificar si la exigencia denunciada constituye una barrera burocrática ilegal debe analizarse si entre la regulación pasada y la actual ha ocurrido una variación en las condiciones; y, de ser el caso, si el Ministerio sustentó previamente la nueva regulación.
25. De acuerdo al criterio establecido por la Sala a través de la Resolución N° 0711-2014/SDC-INDECOPI⁹, para determinar si un cambio normativo, en materia de transporte vulnera el artículo 5° de la Ley N° 27181, se debe evaluar si dicho

⁹ En la citada resolución se cuestionó la misma barrera burocrática que es materia de análisis del presente procedimiento.

cambio se encuentra justificado¹⁰, *independientemente de los efectos que este haya causado al denunciante hasta el momento de presentación de la denuncia*. Ello debido a que el cuestionamiento efectuado fue realizado en abstracto.

26. De la revisión del marco normativo vigente se aprecia que el límite de antigüedad para vehículos que prestan el servicio de transporte público de personas establecido por el numeral 25.1.1) del artículo 25° del RNAT entró en vigencia el 1 de Julio de 2009¹¹; por tanto, debe verificarse si existe una justificación para dicho cambio.
27. Como se ha expresado, el artículo 5° de la Ley N° 27181 implica la obligación por parte de las entidades de la Administración Pública encargadas de la regulación de cada sector, realizar un análisis que verifique los beneficios y costos de la nueva exigencia, y evaluar otras opciones regulatorias antes de implementar una determinada medida.
28. Además, debe tenerse en cuenta que en reiterados pronunciamientos¹² la Sala de Defensa de la Competencia N° 1 del Tribunal de Indecopi (hoy denominada Sala Especializada en Defensa de la Competencia) ha señalado que el cumplimiento del artículo 5° de la Ley N° 27181 no se satisface únicamente con la presentación de información y documentación que justifique la medida adoptada durante el procedimiento seguido ante el Indecopi, sino con que la entidad acredite que el análisis en que se sustenta la norma haya sido efectuado con anterioridad a la emisión del cambio normativo y no con posterioridad al mismo¹³.

¹⁰ "26. Por ello, para verificar si la prohibición denunciada constituye una barrera burocrática ilegal debe analizarse únicamente si la misma surgió como consecuencia de un cambio normativo ocurrido con posterioridad a la entrada en vigencia del artículo 5 de la Ley 27181; y, de ser el caso, si dicho cambio fue justificado".

¹¹ **RNAT**

Disposiciones Complementarias Finales
Primera.- Vigencia del Reglamento.

El presente Reglamento entrará en vigencia el primer (01) día útil del mes de julio del año 2009 (...)

¹² Ver Resoluciones N° 0139-2011/SC1-INDECOPI, N° 0414-2011/SC1-INDECOPI, N° 0796-2011/SC1-INDECOPI, N° 0797-2011/SC1, N° 0921-2011/SC1-INDECOPI, N° 1177-2011/SC1-INDECOPI, N° 1179-2011/SC1-INDECOPI, N° 1180-2011/SC1-INDECOPI, N° 1181-2011/SC1-INDECOPI.

¹³ Mediante Resolución N° 0139-2011/SC1-INDECOPI del 19 de enero del 2011, la Sala de Defensa de la Competencia N° 1 del Tribunal de Indecopi se ha pronunciado de la siguiente manera al evaluar el cumplimiento del artículo 5° de la Ley N° 27181:

"La Sala considera que una explicación formal y posterior a la emisión de una regulación no constituye una justificación en los términos del artículo 5 de la Ley 27181. (...)

En efecto, la norma busca que solo se realicen los cambios necesarios, procurando mantener las reglas que fueron tomadas en cuenta por los agentes económicos para decidir invertir en el mercado de transporte. Así, antes de establecer una norma que altere las condiciones de acceso o permanencia en el mercado, las autoridades del

29. De la información presentada por el Ministerio, establecer un límite máximo de antigüedad de tres (3) años, tiene la finalidad de satisfacer las necesidades de los usuarios y el resguardo de sus condiciones de seguridad, salud y medio ambiente. Asimismo, se explicó que el límite del tiempo de circulación de los vehículos a un tiempo máximo asegura que el bus tenga la capacidad de realizar su función de manera satisfactoria para la sociedad, es decir, con la seguridad técnica adecuada.
30. Por otro lado, si bien el Ministerio ha acreditado que existe un problema que solucionar en el transporte con relación al desgaste que sufren los vehículos por su uso en un periodo y ha mencionado que esta limitación se aplica en otros países de Latinoamérica, no ha mencionado de qué manera este problema se incrementa o resulta más riesgoso a partir del 4° año de antigüedad como para resultar necesario limitar la antigüedad de los vehículos a los primeros tres (3) años.
31. Por ello, a entender de esta Comisión, el Ministerio no ha presentado documentación e información que justifique el cambio normativo referido al límite de tres (3) años de antigüedad para vehículos que deseen acceder a brindar el servicio de transporte nacional de personas, por lo cual no ha cumplido con lo establecido en el artículo 5° de la Ley N° 27181. Asimismo, dicho criterio ha sido recogido por esta Comisión en anteriores pronunciamientos¹⁴.
32. En tal sentido, corresponde declarar barrera burocrática ilegal la imposición de un límite máximo de tres (3) años de antigüedad de los vehículos para acceder al servicio de transporte público de personas respecto de la denunciante, toda vez que el Ministerio no ha cumplido con justificar el cambio de condiciones en el mercado de transporte, lo cual vulnera lo dispuesto en el artículo 5° de la Ley N° 27181.
33. Sin perjuicio de lo señalado, conviene precisar que el presente pronunciamiento no desconoce las facultades del Ministerio para regular el mercado del

sector deben demostrar la existencia de un problema de interés público que requiere ser atendido a través de una nueva regulación. Asimismo, para evitar cambios injustificados, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre ha impuesto a las entidades estatales encargadas de la regulación del sector, la carga de realizar un análisis que verifique los beneficios y costos de la nueva exigencia, y la obligación de evaluar otras opciones regulatorias antes de implementar una determinada medida. Es necesario que este análisis sea efectuado de manera previa a su implementación, ya que lo contrario evidenciaría que la autoridad de transportes estableció una obligación sin respetar el procedimiento formal para su emisión”.

¹⁴ Ver Resolución N° 0025-2013/CEB-INDECOPI.

Transporte. Sin embargo, ello no exceptúa a esta entidad de que los actos y disposiciones que emita con dicha finalidad deban respetar lo dispuesto por el marco legal vigente.

E. Evaluación de razonabilidad:

34. De conformidad con el precedente de observancia obligatoria aprobado por el Tribunal del Indecopi mediante Resolución N° 182-97-TDC, habiendo identificado que el límite de antigüedad constituye barrera burocrática ilegal respecto del denunciante, no corresponde efectuar el análisis de razonabilidad.

POR LO EXPUESTO:

En uso de sus atribuciones y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26BIS° 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 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones respecto de las competencias de la Comisión para conocer de la presente denuncia y, por la denunciante, respecto de la vulneración de principios constitucionales recogidos en la Constitución Política del Perú.

Segundo: declarar barrera burocrática ilegal la imposición de un límite máximo de tres (3) años de antigüedad de los vehículos para acceder al servicio de transporte público de personas dispuesta en el numeral 25.2.1.) del artículo 25° del Reglamento Nacional de Administración de Transportes; en consecuencia fundada la denuncia presentada por Representaciones Perla Express S.A.

Tercero: disponer que no se aplique a Representaciones Perla Express S.A. la barrera burocrática declarada ilegal en el presente procedimiento, así como todos los actos que las efectivicen, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48° de la Ley N° 27444, modificado por la Ley N° 28996.

Cuarto: declarar que el incumplimiento de lo dispuesto en la presente resolución podrá ser sancionado de conformidad con lo dispuesto en el literal a) del artículo 26BIS° 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 Onetto y, con la abstencion del señor Cristian Ubia Alzamora.

***LUIS RICARDO QUESADA ORÉ
PRESIDENTE***