

0310-2015/CEB-INDECOPI

31 de julio de 2015

EXPEDIENTE N° 000023-2015/CEB

DENUNCIADO : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DENUNCIANTE: EMPRESA DE TRANSPORTE Y TURISMO
TRANSFRONTERIZO HNOS. ROSILLO S.R.L.

RESOLUCIÓN FINAL

SUMILLA: *Se declara que constituyen barreras burocráticas ilegales las siguientes medidas impuestas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a Empresa de Transporte y Turismo Transfronterizo Hnos. Rosillo S.R.L.:*

- (i) *La restricción de transportar más de seis (6) usuarios para los vehículos habilitados de la categoría M2 menor a 3,5 toneladas de peso que realizan servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico de ámbito nacional, establecida en el numeral 43.2) del artículo 43° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.*
- (ii) *La exigencia para los vehículos de la categoría M2 o M3 que prestan servicio de transporte terrestre especial de personas de ámbito nacional y regional en la modalidad de transporte turístico de contar con asientos fijados rígidamente a la estructura del vehículo, establecida en el numeral 23.1.6) del artículo 23° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte y el literal d) del Código S.5 del punto b) del Anexo 2 Tabla de Infracciones y Sanciones, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.*

La ilegalidad radica en que la referida limitación vulnera el artículo 5° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, dado que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no acreditó haber elaborado una justificación previa que fundamente su imposición, pese a que se trata de la determinación de una nueva exigencia.

Se dispone la inaplicación, al caso concreto de la denunciante, de la barrera burocrática declarada ilegal, 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 26°BIS del Decreto Ley N° 25868.

La Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas:

I. ANTECEDENTES:

A. La denuncia:

1. Mediante escrito presentado el 5 de febrero de 2015, complementado con el escrito presentado el 2 de marzo y el 16 de junio del mismo año, Empresa de Transporte y Turismo Transfronterizo Hnos. Rosillo S.R.L. (en adelante, la denunciante) interpuso denuncia contra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Ministerio), por la imposición de barreras burocráticas presuntamente ilegales y/o carentes de razonabilidad, consistentes en:
 - (i) La restricción de transportar más de seis (6) usuarios para los vehículos habilitados de la categoría M2 menor a 3,5 toneladas de peso que realizan servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico de ámbito nacional¹, establecida en el numeral 43.2) del artículo 43º del Reglamento Nacional de Administración de Transporte (en adelante, RNAT)^{2 3}, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
 - (ii) La exigencia para los vehículos de la categoría M2 o M3 que prestan servicio de transporte terrestre especial de personas de ámbito nacional y regional en la modalidad de transporte turístico de contar con asientos

¹ Respecto de cuatro (4) unidades vehiculares marca Hyundai H-1, clase M2 categoría III y placas de rodaje A4X-962, P1F-759, P1G-000 y A9E-963, respectivamente.

² **Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. Reglamento Nacional de Administración de Transporte.**
Artículo 43.- Condiciones específicas de operación que se deben cumplir para prestar servicio de transporte especial de personas.
(...)

43.2 Para los vehículos habilitados de la categoría M2 menor a 3.5 toneladas de peso bruto vehicular que realizan el servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico de ámbito nacional, sólo deberán transportar como máximo seis (06) usuarios, sin incluir al guía de turismo o trasladista.

³ Si bien la denunciante señaló que la referida restricción se encontraría materializada en el literal c) del Código S.5 del punto b) del Anexo 2 de la Tabla de Infracciones y Sanciones, cabe señalar que dicha disposición no materializa la presunta barrera burocrática denunciada dado que no establece un límite de seis (6) usuarios para los vehículos habilitados de la categoría M2 menor a 3.5 toneladas de peso que realizan servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico de ámbito nacional.

fijados rígidamente a la estructura del vehículo, establecida en el numeral 23.1.6) del artículo 23° del RNAT⁴ y el literal d) del Código S.5 del punto b) del Anexo 2 Tabla de Infracciones y Sanciones⁵, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

2. Fundamentan su denuncia en los siguientes argumentos:

- (i) La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre⁶ en el inciso 5.2 del artículo 5°, establece que *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 la inversión y operación en materia de transportes.*
- (ii) Que de acuerdo a la mencionada ley, toda modificación en el sector transporte debe estar debidamente sustentada, en tal sentido se debió justificar la diferenciación que se hace respecto a los vehículos habilitados en razón a su peso bruto vehicular (en adelante, PBV), es decir se debe sustentar técnica y legalmente las razones por la cual un vehículo de categoría M2 con PBV menor de 3,5 toneladas, diseñado para transportar a doce (12) personas, solo puede transportar seis (6) usuarios, y por qué razón un vehículo de PBV mayor a 3,5 toneladas si puede transportar toda la capacidad de sus asientos.
- (iii) La medida no es proporcional, puesto que el Ministerio no ha evaluado que

⁴ Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

Artículo 23.- Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos para el Servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte especial.

(...)

23.1.6 Para el servicio de transporte terrestre especial de personas de ámbito nacional y regional en la modalidad de servicio de transporte turístico, los asientos del vehículo de la categoría M2 o M3 deben estar fijados rígidamente a la estructura del vehículo con una distancia útil mínima de setenta y cinco (75) centímetros entre asientos y con un ancho mínimo por pasajero de cuarenta y cinco (45) centímetros. En el caso del vehículo de la categoría M1, los asientos delanteros deben tener un ángulo variable y contar con protector de cabeza y, en el caso de los vehículos de las categorías M2 y M3, todos los asientos de los pasajeros deben tener un ángulo variable, protector de cabeza y apoyo para brazos en los extremos laterales del asiento

⁵ **Anexo 2. Tabla de Infracciones y Sanciones.**

(...)

b) Infracciones contra la seguridad en el servicio de transporte.

S.5

Infracción del Transportista:

Permitir que:

(...)

d) Se preste el servicio de transporte terrestre regular y especial de personas de ámbito nacional y regional, sin contar con los asientos del vehículo fijados rígidamente a la estructura del vehículo.

⁶ Publicada en el diario oficial "El Peruano" el 8 de octubre de 1999.

el no utilizar la totalidad de asientos crea un grave costo social, en donde son afectados los turistas, que como usuarios del servicio verían incrementado el costo del paquete de viaje turístico, dejando de lado el fomento turístico, el cual es un sector que genera grandes divisas en el país.

- (iv) El Ministerio no ha evaluado otras opciones menos gravosas para mejorar el servicio sin implicar la generación de costos y el incremento de la contraprestación por la prestación del servicio público especial de personas en la modalidad turística y los motivos por los cuales ha desechado otras opciones.
- (v) Esta medida no defiende un interés público y no se ha dictado en beneficio de la comunidad puesto que la norma tiene como objeto que los vehículos de peso inferior a 3,5 toneladas (de marca Hyundai) salgan del mercado, propiciando el beneficio particular de empresas que comercializan con PBV mayor (de marca Mercedes Benz).
- (vi) La restricción señalada condiciona la permanencia de la denunciante en el mercado, orientando de esta manera a la compra de vehículos de marcas predeterminadas, sin justificar por qué son más eficientes los vehículos con mayor peso. Asimismo, de acuerdo al artículo 61º de la Constitución Política del Perú *“el Estado facilita y vigila la libre competencia. Combate toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas. Ninguna ley ni concertación puede autorizar ni establecer monopolios.”*⁷
- (vii) La denunciante es propietaria de vehículos M2, con peso bruto vehicular menor a 3,5 (de marca Hyundai H-1, clase M2, categoría III), que fueron habilitados hasta antes de la entrada en vigencia de los cuestionados vehículos Decretos Supremos N° 003-2012-MTC, del 01 de abril de 2012 y N° 010-2012-MTC, del 19 de agosto de 2012.

B. Admisión a trámite:

3. Mediante Resolución N° 0208-2015/STCEB-INDECOPI del 25 de marzo de 2015, se admitió a trámite la denuncia y se concedió al Ministerio un plazo de cinco (5) días hábiles para que ejerza su derecho de defensa y presente información que

⁷ Constitución Política del Perú.

permita evaluar la legalidad y razonabilidad de las barreras admitidas a trámite. Dicha resolución fue notificada al Ministerio y a la Procuraduría Pública del Ministerio el 31 de marzo de 2015 y a la denunciante el 8 de abril de 2015, conforme consta en los cargos de las cédulas de notificación respectivas⁸.

C. Contestación de la denuncia:

4. El 9 abril 2015, el Ministerio presentó sus descargos con base en los siguientes argumentos:
 - (i) Previamente a que la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas (en adelante, 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 la contenida en el numeral 25.2.1) del artículo 25º del RNAT, 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) La denunciante no ha acreditado que el Ministerio le haya impuesto a su caso particular una barrera burocrática ilegal y/o carente de razonabilidad que limite su competitividad en el mercado.
 - (iii) El artículo 3º de la Ley N° 27181, 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

⁸ Cédulas de Notificación N° 920-2015/CEB (dirigido al Ministerio), N° 921-2015/CEB (dirigido a la Procuraduría Pública del Ministerio) y N° 919-2015/CEB (dirigido a la denunciante).

prestación de los servicios de transporte bajo su ámbito de competencia. Asimismo, determina como facultad, la atribución de dictar reglamentos nacionales, interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre (en la ley y sus reglamentos), así como velar por su cumplimiento.

- (vi) El RNAT, es un reglamento nacional derivado de la Ley N° 27181, Ley General Transporte y Tránsito Terrestre, que tiene por objeto regular la prestación del servicio de transporte público y privado de personas, mercancías y mixto en los ámbitos nacionales, regionales y provincial, estableciendo las condiciones de acceso o permanencia de carácter técnico legal y operacional, que deben cumplir los operadores prestadores del servicio; los requisitos y formalidades para obtener una autorización o una habilitación y los procedimientos para la fiscalización del servicio de transporte en todos sus ámbitos; en procura de lograr la completa formalización del sector y brindar mayor seguridad a los usuarios del mismo.
- (vii) Es necesario que se regulen las condiciones de operación con las que deben cumplir las empresas que prestan el servicio de transporte especial de personas, siendo un objetivo la preservación de las condiciones de calidad y seguridad en la prestación de dicho servicio, el cual constituye una justificación de las medidas cuestionadas.
- (viii) Con la dación del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, vigente desde el 1 de julio de 2009, modificado por el Decreto Supremo N° 003-2012-MTC, publicado el 31 de marzo de 2012 en el diario oficial "El Peruano", se estableció un cambio normativo que no resulta sorpresivo ni afecta los intereses de la denunciante.
- (ix) La exigencia de contar con asientos fijados rígidamente a la estructura del vehículo establecida en el numeral 23.1.6) del artículo 23° del RNAT y el literal d) del Código S.5 del punto b) del anexo 2 de la Tabla de Infracciones y Sanciones, para los vehículos M2 y M3 que prestan el servicio de transporte terrestre especial de personas en el ámbito nacional y regional en la modalidad de transporte turístico, describe cómo debe ser la configuración interna de los vehículos que presten el servicio de transporte especial, la misma que tiene el fin de obtener el mayor grado de comodidad y seguridad para el público usuario.

II. ANÁLISIS:

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

5. De acuerdo con lo establecido en el artículo 26°BIS del Decreto Ley N° 25868, la Comisión es competente para conocer 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 mercado⁹.
6. 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 competencia¹⁰.
7. 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 las barreras burocráticas cuestionadas son: (i) legales o ilegales; y, sólo en el caso de comprobada su legalidad, si son (ii) razonables o carentes de razonabilidad.¹¹

B. Cuestiones previas:

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

9

Decreto Ley N° 25868

Artículo 26°BIS.- 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. (...).

10

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 – INDECOPI (...)

20.2. Asimismo el INDECOPI 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.

11

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.

8. 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 aquella contenida en el numeral 25.2.1) del artículo 25º del RNAT, 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.
 9. Según lo establecido en el artículo 2º de la Ley N° 28996, las barreras burocráticas son todas aquellas exigencias, requisitos, 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.
 10. La exigencia para acceder al servicio de transporte público de mercancías, 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 desarrollan la denunciante.
 11. 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.
 12. Por tanto, corresponde desestimar el cuestionamiento efectuado por el Ministerio, dado 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 la denunciante.
- B.2. De la imposición de las barreras burocráticas cuestionadas al caso de la denunciante:
13. Según el Ministerio, la denunciante no han acreditado que se les haya impuesto a su caso particular alguna barrera burocrática ilegal y/o carente de razonabilidad que limite su competitividad en el mercado.
 14. Al respecto, la Sala de Defensa de la Competencia N° 1 del Tribunal del Indecopi

(hoy Sala Especializada en Defensa de la Competencia y en adelante, la Sala) ha señalado en diversos pronunciamientos¹² que el cuestionamiento contra barreras burocráticas puede ser realizado en concreto o en abstracto, conforme se indica a continuación:

- En concreto: cuando el denunciante identifica la barrera burocrática **en el marco de un procedimiento administrativo que sigue ante la entidad denunciada**, por lo que en dicho supuesto, este órgano debe evaluar la legalidad y razonabilidad de la barrera burocrática aplicada en el referido procedimiento, sobre la base de un acto administrativo que acredite su aplicación efectiva.
- En abstracto: cuando el denunciante identifica la barrera burocrática **en una disposición administrativa**, sin que necesariamente haya sido aplicada de manera particular a través de un procedimiento administrativo, por lo que la Comisión debe realizar una evaluación en abstracto de la legalidad y razonabilidad de la medida denunciada.

15. De ahí que, si bien la Comisión puede conocer los casos concretos que se presenten, ello no es óbice para que la misma pueda conocer denuncias que cuestionan disposiciones administrativas en abstracto. En esta línea, aunque la afectación no se realice a través de un acto administrativo concreto dirigido a la denunciante (en el marco de un procedimiento administrativo), de acuerdo a lo establecido por la Sala, corresponde a la Comisión conocer las disposiciones administrativas de alcance general y emitidas en ejercicio de la función administrativa que son denunciadas por imponer presuntas barreras burocráticas y, por tanto, evaluar en abstracto la legalidad y razonabilidad.
16. De esta manera, resulta posible que este colegiado pueda conocer las disposiciones emitidas a través del RNAT, por cuanto resulta aplicable al caso de la denunciante. En ese sentido, corresponde desestimar lo alegado por la entidad en este extremo.

B.3 Del argumento de la denunciante referido a que las barreras burocráticas cuestionadas son contrarias a la libre competencia:

17. De acuerdo a lo manifestado por la denunciante, el Ministerio favorece a la

¹² Resolución N° 0089-2009/SC1-INDECOPI del 9 de marzo de 2009, Resolución N° 0021-2008/SC1-INDECOPI del 6 de octubre de 2008, y Resolución N° 1286-2008/TDC-INDECOPI del 27 de junio de 2008.

empresas que poseen un monopolio en el mercado, lo que impide una libre competencia y limita la iniciativa privada que el Estado debe tutelar en virtud del artículo 61° de la Constitución Política del Perú. Empero, de la revisión de las medidas contenidas en el RNAT objeto de denuncia, no se evidencia que se generen tales efectos a favor o en perjuicio de algún agente económico en el mercado de transporte terrestre, razón por la cual se debe desestimar esta alegación.

18. Adicionalmente, por definición legal, la imposición de una barrera burocrática impide u obstaculiza el acceso o la permanencia de los agentes económicos en el mercado, toda vez que son limitaciones 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, estas siempre pueden representar una restricción a la competencia en un mercado determinado.
19. Sin embargo, lo antes indicado no implica que tales restricciones administrativas resulten ilegales, pues su imposición se debe al cumplimiento de los fines públicos que la ley les ha encomendado tutelar y son consecuencia de la manifestación de la función administrativa del Estado.
20. Teniendo en cuenta el efecto que puede tener una regulación o actuación administrativa en el proceso competitivo, 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).
21. Precisamente, el análisis que efectuará la Comisión en el presente caso se circunscribe a determinar si las barreras burocráticas denunciadas son legales y razonables, en atención al marco legal en materia de transportes, las normas de simplificación administrativa y marco normativo aplicable; además, de ser el caso, evaluar la razonabilidad de dichas disposiciones emitidas por el Ministerio.

C. Cuestión controvertida:

22. Determinar si constituyen barreras burocráticas ilegales y/o carentes de

razonabilidad, las siguientes medidas dispuestas por el Ministerio:

- (i) La restricción de transportar más de seis (6) usuarios para los vehículos habilitados de la categoría M2 menor a 3,5 toneladas de peso que realizan servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico de ámbito nacional, establecida en el numeral 43.2) del artículo 43° del RNAT, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
- (ii) La exigencia para los vehículos de la categoría M2 o M3 que prestan servicio de transporte terrestre especial de personas de ámbito nacional y regional en la modalidad de transporte turístico de contar con asientos fijados rígidamente a la estructura del vehículo, establecida en el numeral 23.1.6) del artículo 23° del RNAT y el literal d) del Código S.5 del punto b) del Anexo 2 Tabla de Infracciones y Sanciones, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

D. Evaluación de legalidad:

23. De conformidad con lo señalado en el artículo 16° de la Ley N° 27181, el Ministerio, como ente rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, es competente para dictar los reglamentos nacionales establecidos en la referida ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito, conforme lo dispuesto en el artículo 16° de la Ley N° 27181, tal como se desarrolla a continuación:

“Artículo 16.- De las competencias del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo las siguientes competencias:

Competencias normativas:

a) Dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la presente Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.(...)”

24. Dicha competencia es ejercida por el Ministerio en cumplimiento del objetivo de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre, el cual se encuentra orientado 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.

25. Asimismo, 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 flota, es decir una serie de aspectos relacionados a la idoneidad, seguridad y calidad del servicio de transporte terrestre, y estableciendo específicamente la posibilidad de establecer los requisitos de organización que deben observar las empresas que brindan servicios en el rubro¹³.
26. De acuerdo a ello, se entiende que las medidas cuestionadas constituyen una manifestación de las competencias normativas del mencionado Ministerio¹⁴.
27. En base a dichas competencias, a través del numeral 43.2) del artículo 43° del RNAT, el cual fue incorporado por el artículo 1° del Decreto Supremo N° 003-2012-MTC¹⁵, el Ministerio ha dispuesto la restricción de transportar más de seis (6) usuarios para los vehículos habilitados de la categoría M2 menor a 3,5 toneladas de peso que realizan servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico de ámbito nacional, tal como se muestra a continuación:

***“Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC
Artículo 43°- Condiciones específicas de operación que se deben cumplir para prestar el servicio de transporte especial de personas***

¹³ 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. (...)

¹⁴ Resolución N° 0220-2012/CEB-INDECOPI del 23 de agosto del 2012 y Resolución N° 0411-2014/SDC-INDECOPI del 18 de marzo del 2014.

¹⁵

Decreto Supremo N° 003-2012-MTC, Decreto Supremo que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, publicado en el diario oficial “El Peruano” el 31 de marzo de 2012.

Artículo 1°.- Modificación del Reglamento Nacional de Administración de Transporte

Modifíquese los numerales 23.1.1 y 23.1.3 del artículo 23; el numeral 41.1.2 del artículo 41; el numeral 42.1.12 del artículo 42; el artículo 43; la Décimo Segunda Disposición Complementaria Transitoria; el Código C.4 b del Anexo 1 Tabla de Incumplimiento de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus consecuencias; y el literal a) del Código I.2 del literal c) Infracciones a la Información o Documentación del Anexo 2 Tabla de Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en los siguientes términos: (...)

(...)

43.2 Para los vehículos habilitados de la categoría M2 menor a 3.5 toneladas de peso bruto vehicular que realizan el servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico de ámbito nacional, sólo deberán transportar como máximo seis (06) usuarios, sin incluir al guía de turismo o trasladista. (...)"

28. Por su parte, a través del numeral 23.1.6) del artículo 23º del RNAT, incorporado por el artículo 3º del Decreto Supremo N° 003-2012-MTC¹⁶, el Ministerio ha dispuesto la exigencia para los vehículos de la categoría M2 o M3 que prestan servicio de transporte terrestre especial de personas de ámbito nacional y regional en la modalidad de transporte turístico de contar con asientos fijados rígidamente a la estructura del vehículo, tal como se muestra a continuación:

"Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

Artículo 23º- Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos para el Servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte especial

Las condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados al servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte especial de ámbito nacional, regional y provincial son las siguientes:

(...)

23.1.6 Para el servicio de transporte terrestre especial de personas de ámbito nacional y regional en la modalidad de servicio de transporte turístico, los asientos del vehículo de la categoría M2 o M3 deben estar fijados rígidamente a la estructura del vehículo con una distancia útil mínima de setenta y cinco (75) centímetros entre asientos y con un ancho mínimo por pasajero de cuarenta y cinco (45) centímetros. En el caso del vehículo de la categoría M1, los asientos delanteros deben tener un ángulo variable y contar con protector de cabeza y, en caso de los vehículos de las categorías M2 y M3, todos los asientos de los pasajeros deben tener un ángulo variable, protector de cabeza y apoyo para brazos en los extremos laterales del asiento. (...)"

29. En esta línea, literal d) del Código S.5 del punto b) del Anexo 2 de la Tabla de Infracciones y Sanciones del RNAT, incorporado por el artículo 2º del Decreto Supremo N° 020-2012-MTC¹⁷, establece como infracción sancionable para el

¹⁶

Decreto Supremo N° 010-2012-MTC, Decreto Supremo que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, y modifica el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC y establece otras disposiciones, publicado en el diario oficial "El Peruano" el 18 de agosto de 2012.

Artículo 3º.- Incorporaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

Incorpórese el numeral 20.1.17 al artículo 20; el numeral 23.1.6 al artículo 23; el numeral 64.7 al artículo 64; los numerales 111.1.5, 111.1.6 y 111.8 al artículo 111 del Reglamento Nacional de Administración de Transportes aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en los siguientes términos: (...)

¹⁷

Decreto Supremo N° 020-2012-MTC, Decreto Supremo que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, y establece otras

transportista “el permitir que se preste el servicio de transporte terrestre regular y especial de personas de ámbito nacional y regional, sin contar con los asientos del vehículo fijados rígidamente a la estructura del vehículo”, tal como se muestra a continuación:

“Anexo 2

Tabla de Infracciones y Sanciones

(...)

b) Infracciones contra la Seguridad en el Servicio de Transporte

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas preventivas aplicables, según corresponda
(...) S.5 (...)	Infracción del Transportista: Permitir que: (...) d) Se preste el servicio de transporte terrestre regular y especial de personas de ámbito nacional y regional, sin contar con los asientos del vehículo fijados rígidamente a la estructura del vehículo.	Grave	Multa de 0,1 de la UIT	<u>Al vehículo</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.

(...)”

30. 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 subsector de transportes.

31. Sobre el particular, la Ley N° 27181 establece lo siguiente:

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

Artículo 5°.- De la promoción de la inversión privada

(...)

disposiciones, publicado en el diario oficial “El Peruano” el 30 de diciembre de 2012.

Artículo 2°.- Incorporación de infracción al Reglamento Nacional de Administración de Transporte

Incorpórese el literal d) al Código S.5 del literal b) Infracciones contra la Seguridad en el Servicio de Transporte del Anexo 2 - Tabla de Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en los términos siguientes: (...)

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.

(...)

(Énfasis añadido)

32. 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. No obstante, 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.
33. De acuerdo al criterio establecido por la Sala en reiterados pronunciamientos, como por ejemplo, la Resolución N° 0711-2014/SDC-INDECOPI¹⁸, para determinar si un cambio normativo, en materia de transporte, vulnera el artículo 5° de la Ley N° 27181 se debe evaluar (i) si la modificación surgió como consecuencia de un cambio normativo ocurrido con posterioridad a la entrada en vigencia de dicho artículo¹⁹, y (ii) si dicho cambio se encuentra justificado.
34. Al respecto, la denunciante ha señalado que dicha medida afectaría a cuatro (4) vehículos que pertenecen a su flota vehicular habilitados antes de la entrada en vigencia de las disposiciones cuestionadas; y que dicha empresa ha sido constituida en el año 2010²⁰, esto es, previamente a la entrada en vigencia de las disposiciones modificatorias cuestionadas, lo cual será tomado en cuenta por esta Comisión al analizar si las medidas cuestionadas han sido emitidas conforme a lo señalado en el párrafo 33 de la presente resolución.
35. En ese sentido, para verificar si las exigencias denunciadas constituyen barreras burocráticas ilegales, de acuerdo al criterio establecido por la Sala, esta Comisión analizará lo siguiente:
- (i) Si entre la regulación pasada y la actual ha ocurrido una variación en las condiciones, ocurrido posteriormente a la entrada en vigencia del artículo 5°

¹⁸ En la citada resolución se cuestionó una barrera burocrática que vulneraba lo dispuesto en el artículo 5° de la Ley N° 27181.

¹⁹ Cabe precisar que dicha disposición entró en vigencia el 9 de octubre de 1999.

²⁰ Tal como se desprende de la Partida Registral N° 11017529, la denunciante fue constituida como empresa el 28 de setiembre de 2010.

de la Ley N° 27181; y,

- (ii) Si el Ministerio ha sustentado previamente la nueva regulación (justificación previa del cambio normativo).

36. De la revisión del marco normativo vigente se aprecia lo siguiente:

- (i) Que la restricción de transportar más de seis (6) usuarios para los vehículos habilitados de la categoría M2 menor a 3,5 toneladas de peso que realizan servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico de ámbito nacional, establecida en el numeral 43.2) del artículo 43° del RNAT, entró en vigencia el 1 de abril de 2012²¹, siendo incorporado al ordenamiento jurídico mediante el Decreto Supremo N° 003-2012-MTC²², publicado el 31 de marzo de 2012; por tanto, dado que dicha modificación es posterior a la entrada en vigencia del artículo 5° de la Ley N° 27181, debe verificarse si existe una justificación para dicho cambio.
- (ii) La exigencia para los vehículos de la categoría M2 o M3 que prestan servicio de transporte terrestre especial de personas de ámbito nacional y regional en la modalidad de transporte turístico de contar con asientos fijados rígidamente a la estructura del vehículo, establecida en el numeral 23.1.6) del artículo 23° del RNAT, entró en vigencia el 19 de agosto de 2012²³, siendo incorporado al ordenamiento jurídico mediante el Decreto Supremo N° 010-2012-MTC²⁴, publicado el 18 de agosto de 2012; asimismo, la exigencia contenida en el literal d) del Código S.5 del punto b) del Anexo 2 Tabla de Infracciones y Sanciones, entró en vigencia el 31 de diciembre de 2012²⁵, siendo incorporado al ordenamiento jurídico

21 **Decreto Supremo N° 003-2012-MTC, Decreto Supremo que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC**
Artículo 4°.- Vigencia

El presente Decreto Supremo entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación.

22 Dicho decreto modificó el artículo 43° del RNAT, incorporando la exigencia cuestionada.

23 **Decreto Supremo N° 010-2012-MTC, Decreto Supremo que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, y modifica el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC y establece otras disposiciones**
Artículo 11°.- Vigencia

El presente Decreto Supremo entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

24 Dicho decreto incorporó el numeral 23.1.6) al artículo 23° del RNAT, estableciendo la exigencia cuestionada.

25 **Decreto Supremo N° 020-2012-MTC, Decreto Supremo que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, y establece otras**

mediante el Decreto Supremo N° 020-2012-MTC²⁶, publicado el 30 de diciembre de 2012; por tanto, dado que dichas modificaciones son posteriores a la entrada en vigencia del artículo 5° de la Ley N° 27181, debe verificarse si existe una justificación para dicho cambio.

37. Al respecto, debe tenerse en cuenta que en reiterados pronunciamientos²⁷, la Sala 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 Indecopi, sino con que la entidad denunciada 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 mismo²⁸:

“Resolución N° 0016-2015/SDC-INDECOPI

(...)

27. El artículo 5 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece expresamente que el Estado garantiza la estabilidad de las condiciones de mercado en mérito a las cuales los agentes económicos tomaron la decisión de invertir en el sector de transporte. Dicha norma solo admite la alteración de tales condiciones, en caso la modificación se encuentre debidamente justificada. En tal sentido, si el cambio de reglas fue efectuado sin un sustento que lo respalde, tal variación será contraria a la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

28. La Sala considera que una explicación formal y posterior a la emisión de una regulación

disposiciones

Artículo 6°.- Vigencia

El presente Decreto Supremo entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial “El Peruano”.

26

Dicho decreto incorporó el literal d) al Código S.5 del literal b) Infracciones contra la Seguridad en el Servicio de Transporte del Anexo 2, Tabla de Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, estableciendo la exigencia cuestionada.

27

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, N° 0168-2012/SC1-INDECOPI, N° 0661-2012/SC1-INDECOPI, N° 0865-2012/SC1-INDECOPI, N° 0983-2012/SC1-INDECOPI, N° 2925-2012/SC1-INDECOPI, N° 3411-2012/SDC-INDECOPI, N° 0045-2013/SDC-INDECOPI, N° 0120-2013/SDC-INDECOPI, N° 0377-2013/SDC-INDECOPI, N° 0433-2013/SDC-INDECOPI, N° 0592-2013/SDC-INDECOPI, N° 0627-2013/SDC-INDECOPI, N° 1104-2013/SDC-INDECOPI, N° 1245-2013/SDC-INDECOPI, N° 0002-2014/SDC-INDECOPI, N° 0178-2014/SDC-INDECOPI, N° 0243-2014/SDC-INDECOPI, N° 0361-2014/SDC-INDECOPI, N° 0608-2014/SDC-INDECOPI, N° 0782-2014/SDC-INDECOPI, N° 0016-2015/SDC-INDECOPI.

28

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 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”.

no constituye una justificación en los términos del artículo 5 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Como se explicará en los siguientes párrafos, el establecimiento de nuevas exigencias, o el aumento de las ya existentes, requiere de una justificación previa y debidamente sustentada, pues constituye una excepción a la estabilidad de reglas propugnada por dicha ley.

29. 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 sector deben demostrar previamente la existencia de un problema de interés público que requiere ser atendido a través de una nueva regulación.

30. Asimismo, para evitar cambios injustificados, la Ley 27181, 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. Cabe indicar que es necesario que este análisis sea efectuado de manera previa a su implementación, ya que lo contrario evidenciaría que la autoridad de transporte estableció una obligación sin respetar el procedimiento formal para su emisión.

31. En resumen, para acreditar que en el presente caso la exigencia de contar con un patrimonio neto mínimo de mil (1 000) UIT respetó el artículo 5 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el MTC debe demostrar que antes de establecer esta nueva obligación: (i) detectó la existencia de un problema que tendría que ser atendido a través de la nueva regulación; (ii) consideró los costos y beneficios de su implementación; y, (iii) descartó otras medidas que no solucionaban el problema público identificado o, de hacerlo, resultaban más gravosas para los agentes económicos y consumidores.

(Énfasis añadido)

38. En consecuencia, 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, de realizar un análisis que verifique los beneficios y costos de la nueva exigencia, y evaluar otras opciones regulatorias antes de implementar una determinada medida.
39. De la información señalada por el Ministerio, se advierte lo siguiente, respecto de la medida (i) del párrafo 22 de la presente resolución, que dicha exigencia tiene la finalidad de preservar condiciones óptimas para la prestación del servicio de transporte turístico evitando condiciones de hacinamiento, en resguardo de sus condiciones de seguridad y calidad en la prestación de dicho servicio. Asimismo, señaló que este “cambio normativo” no constituye una modificación sorpresiva que haya afectado repentinamente los intereses de la denunciante²⁹.

²⁹ Ello, sin perjuicio que el Ministerio no ha acreditado en el presente caso que toda la información incorporada en sus descargos haya sido tomada en consideración con anterioridad a la emisión del RNAT.

40. Al respecto, el Ministerio no ha acreditado que existe un problema que solucionar en el transporte con relación a las condiciones de seguridad y calidad en lo referente al traslado de un número mayor a seis (6) pasajeros en un vehículo M2 que preste el servicio de transporte especial de personas, cuyo peso sea menor a 3,5 toneladas, y de qué manera este problema se incrementa, resulta más riesgoso o perjudica la calidad en la prestación de dicho servicio a partir del traslado de más de seis (6) pasajeros como para resultar necesario limitar el número de sus ocupantes a dicho número; esta entidad tampoco ha evaluado los costos y beneficios de su implementación, ni ha evaluado otras opciones regulatorias de manera previa a la adopción de dicho cambio normativo.
41. Por otro lado, respecto de la medida (ii) del párrafo 22 de la presente resolución, el Ministerio ha señalado que dicha exigencia tiene por finalidad establecer una configuración interna de los vehículos que permita el más elevado estándar de comodidad y seguridad para el público usuario.
42. Al respecto, el Ministerio tampoco ha acreditado que existe un problema que solucionar en el transporte con relación a las condiciones de seguridad y comodidad en lo referente a la configuración de los asientos en un vehículo M2 o M3 que preste el servicio de transporte terrestre especial de personas de ámbito nacional y regional en la modalidad de transporte turístico, y de qué manera este problema se incrementa o resulta más riesgoso o perjudica la comodidad en la prestación de dicho servicio cuando dicho vehículo cuente con asientos que no sean fijos (plegables o rebatibles); esta entidad tampoco ha evaluado los costos y beneficios de su implementación, ni ha evaluado otras opciones regulatorias de manera previa a la adopción de dicho cambio normativo.
43. Por ello, a entender de esta Comisión, el Ministerio no ha presentado documentación e información que justifique el cambio normativo referido a la restricción de transportar más de seis (6) usuarios para los vehículos habilitados de la categoría M2 menor a 3,5 toneladas de peso que realizan servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico de ámbito nacional, así como respecto de la exigencia para los vehículos de la categoría M2 o M3 que prestan servicio de transporte terrestre especial de personas de ámbito nacional y regional en la modalidad de transporte turístico de contar con asientos fijados rígidamente a la estructura del vehículo, por lo cual no ha cumplido con lo establecido en el artículo 5° de la Ley N° 27181. Dicho criterio ha sido recogido por esta Comisión en anteriores pronunciamientos³⁰.

³⁰ Ver Resoluciones N° 0025-2013/CEB-INDECOPI, N° 0210-2013/CEB-INDECOPI, N° 0222-2013/CEB-INDECOPI, N° 0143-

44. En tal sentido, corresponde declarar barreras burocráticas ilegales las siguientes exigencias respecto de la denunciante, toda vez que la entidad sectorial 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:
- (i) La restricción de transportar más de seis (6) usuarios para los vehículos habilitados de la categoría M2 menor a 3,5 toneladas de peso que realizan servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico de ámbito nacional, establecida en el numeral 43.2) del artículo 43° del RNAT, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
 - (ii) La exigencia para los vehículos de la categoría M2 o M3 que prestan servicio de transporte terrestre especial de personas de ámbito nacional y regional en la modalidad de transporte turístico de contar con asientos fijados rígidamente a la estructura del vehículo, establecida en el numeral 23.1.6) del artículo 23° del RNAT y el literal d) del Código S.5 del punto b) del Anexo 2 Tabla de Infracciones y Sanciones, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
45. Sin perjuicio de lo señalado, conviene precisar que el presente pronunciamiento no desconoce las facultades del Ministerio para regular el mercado de transporte. Sin embargo, ello no exceptúa a dicha entidad de que los actos y disposiciones que emita con dicha finalidad deban respetar lo dispuesto por el marco legal vigente, como son las reglas de formalidad para emitir una regulación en materia de transporte: (i) que la exigencia se encuentre establecida en un reglamento aprobado por decreto supremo refrendado por el Ministerio (artículo 23° de la Ley N° 27181), y (ii) si existe alteración de las condiciones de mercado, se cuente con una justificación previa que sustente dicho cambio (artículo 5° de la Ley N° 27181).

E. Evaluación de razonabilidad:

46. De conformidad con el precedente de observancia obligatoria aprobado por el Tribunal del Indecopi mediante Resolución N° 182-97-TDC, habiendo identificado que las medidas cuestionadas en el párrafo 44 de la presente resolución constituyen barreras burocráticas ilegales, no corresponde efectuar el análisis de

razonabilidad.

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 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la denunciante precisados en las cuestiones previas de la presente resolución.

Segundo: declarar barreras burocráticas ilegales las siguientes medidas dispuestas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y en consecuencia, fundada la denuncia interpuesta por Empresa de Transporte y Turismo Transfronterizo Hnos. Rosillo S.R.L., en los siguientes extremos:

- (i) La restricción de transportar más de seis (6) usuarios para los vehículos habilitados de la categoría M2 menor a 3,5 toneladas de peso que realizan servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico de ámbito nacional, establecida en el numeral 43.2) del artículo 43° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
- (ii) La exigencia para los vehículos de la categoría M2 o M3 que prestan servicio de transporte terrestre especial de personas de ámbito nacional y regional en la modalidad de transporte turístico de contar con asientos fijados rígidamente a la estructura del vehículo, establecida en el numeral 23.1.6) del artículo 23° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte y el literal d) del Código S.5 del punto b) del Anexo 2 Tabla de Infracciones y Sanciones, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

Tercero: disponer que no se aplique a la denunciante las barreras burocráticas declaradas ilegales en el presente procedimiento, así como todos los actos que las materialicen, 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 26°BIS 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***