

0654-2017/CEB-INDECOPI

1 de diciembre de 2017

EXPEDIENTE N° 000317-2017/CEB

DENUNCIADO : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DENUNCIANTE : COORPORACIÓN TURISMO SHIMA E.I.R.L.

RESOLUCIÓN FINAL

SUMILLA: Se declara que constituye una barrera burocrática ilegal el impedimento de obtener una autorización para prestar el servicio de transporte turístico terrestre de ámbito nacional con vehículos de categoría M1, materializado en el Oficio N° 6999-2017-MTC/15.02, emitido al amparo del numeral 23.1.1) del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

La ilegalidad radica en que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones transgrede el artículo 5° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, por cuanto no acreditó la elaboración de un informe previo que justifique su imposición, pese a que constituye un cambio de condiciones en materia de transporte.

De conformidad con lo establecido en el artículo 10° del Decreto Legislativo N°1256, se dispone la inaplicación de la medida declarada ilegal en favor de Corporación Turismo Shima E.I.R.L.

El incumplimiento del mandato de inaplicación dispuesto en la presente resolución podrá ser sancionado con una multa de hasta veinte (20) Unidades Impositivas Tributarias, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34° del Decreto Legislativo N° 1256.

Finalmente, se dispone como medida correctiva que, de conformidad con el numeral 2) del artículo 43° y el numeral 2) del artículo 44° del Decreto Legislativo N° 1256, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones informe a los administrados acerca de la barrera burocrática declarada ilegal en el presente procedimiento, en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles de notificada la resolución que declare firme esta resolución.

El incumplimiento de la medida correctiva dispuesta en la presente resolución podrá ser sancionado con una multa de hasta veinte (20) Unidades Impositivas Tributarias, de conformidad con el artículo 36° del Decreto Legislativo N° 1256.

La Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas:

I. ANTECEDENTES:

A. La denuncia:

1. Mediante escrito del 16 de agosto de 2017 Cooperación Turismo Shima E.I.R.L. (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 el impedimento de obtener una autorización para prestar el servicio de transporte turístico terrestre de ámbito nacional con vehículos de categoría M1, materializado en el Oficio N° 6999-2017-MTC/15.02, emitido al amparo del numeral 23.1.1) del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (en adelante, el RNAT)¹.
2. Fundamentó su denuncia en los siguientes argumentos:
 - (i) El 4 de julio de 2017 solicitó una autorización para prestar el Servicio de Transporte Turístico Terrestre del Servicio de Transporte Especial de Personas en las modalidades de excursión, gira y circuito auto colectivo en vehículos de la Categoría M1, para lo cual cumplió con los requisitos del RNAT. Sin embargo, con el Oficio N° 6999-2017-MTC/15.02 no se accedió a su pedido debido a la categoría de sus unidades y al amparo del numeral 23.1.1) del RNAT.
 - (ii) Pretenden transportar a usuarios en las ciudades de La Merced, Satipo y Huancayo mediante vehículos pequeños, lo que incluye visitas a atractivos turísticos con elevada demanda, por lo que se trata de un servicio de trato directo, especial y diferenciado.
 - (iii) Debido a la fiscalización por las autoridades competentes y al no contar con autorización, se desembarca a los usuarios en la vía con sus equipajes poniendo en peligro a su integridad física.
 - (iv) El Ministerio realiza un trato discriminatorio mediante la restricción cuestionada en una transgresión a la Constitución Política del Perú.

¹ Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

23.1.1 En el servicio de transporte especial de ámbito nacional, los vehículos pueden corresponder, a la categoría M3, clase III de cinco o más toneladas, o M2 clase III de 3.5 o más toneladas de peso bruto vehicular.

Los vehículos de la categoría M3 Clase III asignados a este servicio deben cumplir con todo lo señalado en el numeral 20.1 del artículo 20 del presente Reglamento; en el caso de los vehículos de la categoría M2, a que se hace referencia en el párrafo anterior, quedan exceptuados de cumplir con lo dispuesto en los numerales 20.1.1, 20.1.2, 20.1.3, 20.1.7, 20.1.8, 20.1.9 y 20.1.11 del artículo citado.

Asimismo, afecta la libertad empresarial y fomenta un monopolio al darle mayor beneficio a los vehículos de Categoría M2 CIII y M3, así como eliminar el servicio con sus vehículos, lo que generaría formalidad dado que es preferido por los turistas por el ahorro de tiempo.

- (v) En las Resoluciones N° 0409-2016/CEB-INDECOPI y N° 0552-2016/CEB-INDECOPI la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas (en adelante, la Comisión) ha declarado ilegal el impedimento objeto de cuestionamiento debido a que consiste en una modificación de condiciones sin justificación y, por tanto, se vulnera el artículo 5° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- (vi) El Ministerio tiene la obligación de garantizar la libre competencia, el derecho al trabajo, la promoción del empleo, el desarrollo de servicios públicos, impedir cualquier forma monopólica y luchar contra la informalidad.

B. Admisión a trámite:

- 3. Mediante Resolución N° 0542-2016/STCEB-INDECOPI del 1 de septiembre de 2017 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 a su Procuraduría Pública el 14 de septiembre de 2017, así como a la denunciante el 19 de septiembre del referido año, conforme consta en los cargos de las cédulas de notificación respectivas².

C. Contestación de la denuncia:

- 4. El 2 de octubre de 2017, el Ministerio presentó sus descargos con base en los siguientes argumentos³:
 - (i) El artículo 23° de la Ley N° 27181 establece que el Ministerio deberá dictar los reglamentos necesarios para la implementación de la Ley, dentro de los cuales se encuentra, en su literal d), el RNAT, el cual contiene, entre otros, las disposiciones generales que clasifican las distintas modalidades del servicio de transportes de personas y mercancías, así como los requisitos técnicos de idoneidad: características de la flota, infraestructura de la

² Cédulas de Notificación N° 2424-2016/CEB (dirigido al Ministerio), N° 2425-2016/CEB (dirigido al Procurador Público del Ministerio) y N° 2423-2016/CEB (dirigido a la denunciante).

³ Con el escrito del 19 de septiembre de 2017 el Ministerio se apersonó al presente procedimiento y solicitó una prórroga de diez días hábiles para presentar sus descargos, lo que fue concedido por Resolución N° 0595-2017/STCEB-INDECOPI del 28 de septiembre de 2017.

empresa y su organización, así como las condiciones de calidad y seguridad de cada una de ellas.

- (ii) El Ministerio es el órgano rector a nivel nacional en materia de transportes y tránsito terrestre, facultado a dictar los reglamentos nacionales establecidos por ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y ordenamiento del tránsito. Por tanto, son competentes para establecer el impedimento denunciado.
- (iii) El Ministerio emitió y publicó el RNAT mediante decreto supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 23° de la Ley N° 27181; por tal motivo, la medida cuestionada cumple con la legalidad de forma.
- (iv) La restricción cuestionada cumple con la legalidad de fondo, en la medida que no se ha contravenido normas y/o principios de simplificación administrativa o cualquier dispositivo legal.
- (v) El Indecopi no cuenta con atribuciones para realizar interpretaciones vinculantes sobre las disposiciones de la Ley N° 27181, con base en que no es el órgano rector y que se rige bajo las normas de su competencia, lo que además ha sido reconocido por su propia jurisprudencia.
- (vi) De una lectura aislada el artículo 5° de la Ley N° 27181 no se advierte qué se entiende por «justificación normativa» o «justificación o alteración de condiciones» lo que ha sido llenado por el Indecopi sin contar con facultades ni considerar el artículo 6° de ley aludida sobre las restricciones para controlar la congestión vehicular y garantizar la protección del ambiente, la salud y la seguridad de personas, cuando la corrección de costos no sea posible, lo que resulta una justificación.
- (vii) De acuerdo a un sector de la teoría económica, ante la presencia de fallas del mercado, externalidades e información asimétrica, esto es si la corrección de costos no es posible, es necesario un marco regulatorio para proteger intereses públicos y, por tanto, interviene justificadamente el Ministerio.
- (viii) La exposición de motivos del RNAT identificó problemas de información asimétrica, como el desconocimiento de condiciones de seguridad de acuerdo a la categoría de vehículos, en la prestación del servicio de

transporte especial de personas a fin de emitir el impedimento cuestionado.

- (ix) Con el Decreto Supremo N° 003-2012-MTC que modificó el RNAT y dispuso el impedimento denunciado, se había considerado la mejora de la calidad de las empresas turísticas y satisfacción de usuarios. De otro lado, se pretende armonizar la regulación sobre transporte público de personas bajo la modalidad transporte regular y una mejor eficiencia en el uso de infraestructura vial a efecto de evitar su congestión y reducir la accidentabilidad, así como la emisión de gases contaminantes.
- (x) No se ha presentado indicios de carencia de razonabilidad sobre lo cuestionado de conformidad con el artículo 16° del Decreto Legislativo N° 1256, que aprueba la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas.

D. Otros:

- 5. A través del escrito del 15 de noviembre de 2017 la denunciante reiteró sus argumentos y se pronunció sobre los descargos del Ministerio, lo cual será considerado para emitir el presente pronunciamiento.
- 6. En la fecha antes mencionada la denunciante solicitó que se otorgue una medida cautelar en su favor.

II. ANÁLISIS:

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

- 7. El artículo 6° del Decreto Legislativo N° 1256⁴, establece que la Comisión es competente para conocer los actos administrativos, disposiciones administrativas y actuaciones materiales, incluso del ámbito municipal o regional, que impongan barreras burocráticas ilegales y/o carentes de razonabilidad⁵.

⁴ Publicado en el diario oficial El Peruano el 8 de diciembre de 2016.

⁵ **Decreto Legislativo N° 1256, que aprueba la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas.**

Artículo 6°. - Atribuciones de las autoridades en materia de eliminación de barreras burocráticas.

6.1. De la Comisión y la Sala.

La Comisión y la Sala en segunda instancia, son competentes para conocer los actos administrativos, disposiciones administrativas y actuaciones materiales, incluso del ámbito municipal o regional, que impongan barreras burocráticas ilegales y/o carentes de razonabilidad. Asimismo, son competentes para velar por el cumplimiento de las disposiciones sobre la materia establecidas en los Decretos Legislativos N° 283, 668, 757 y el artículo 61 del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, así como las normas reglamentarias pertinentes, o las normas que las sustituyan. Ninguna otra entidad podrá arrogarse estas facultades. Sus resoluciones son ejecutables cuando hayan quedado consentidas o sean confirmadas por la Sala, según corresponda de conformidad con lo establecido en el artículo 32 de la presente Ley.

[...].

8. Al respecto, cabe indicar que de conformidad con el inciso 3) del artículo 3° del Decreto Legislativo N° 1256, constituye una barrera burocrática toda exigencia, requisito, limitación, prohibición y/o cobro que imponga cualquier entidad, dirigido a condicionar, restringir u obstaculizar el acceso y/o permanencia de los agentes económicos en el mercado y/o que puedan afectar a administrados en la tramitación de procedimientos administrativos sujetos a las normas y/o principios que garantizan la simplificación administrativa.
9. Para efectuar la presente evaluación se toma en consideración lo dispuesto en los artículos 14° al 18° del Decreto Legislativo N° 1256. En ese sentido, corresponde analizar si la barrera burocrática cuestionada es legal o ilegal y, de ser el caso, si es razonable o carente de razonabilidad⁶.

B. Cuestiones previas:

B.1. De los argumentos de constitucionalidad de la denunciante:

10. En la denuncia se ha manifestado que el Ministerio realiza un trato discriminatorio por medio la restricción cuestionada en una transgresión a la Constitución Política del Perú. Asimismo, se sostiene que la entidad tiene la obligación de garantizar el derecho al trabajo, la promoción del empleo, el desarrollo de servicios públicos y luchar contra la informalidad.
11. Sobre el particular, el análisis que realiza la Comisión y la Sala Especializada en Defensa de la Competencia del Tribunal del Indecopi (en adelante, la Sala) en el marco de los procedimientos de eliminación de barreras burocráticas comprende únicamente evaluar la legalidad y razonabilidad de las medidas cuestionadas y no uno de constitucionalidad, en los términos del Decreto Legislativo N° 1256.
12. 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, en la cual se precisó que el procedimiento de eliminación de barreras burocráticas no tiene por finalidad analizar la constitucionalidad de las mismas sino su legalidad y/o razonabilidad.
13. Por ende, los argumentos de la denunciante sobre la contravención a la Constitución Política del Perú o a los derechos que reconoce, no serán valorados

⁶ De acuerdo con la metodología contenida en el Decreto Legislativo N° 1256, la Comisión analiza:

(i) La legalidad de la medida cuestionada, en atención a las atribuciones y competencias de la entidad que la impone, al marco jurídico promotor de la libre iniciativa privada y la simplificación administrativa; y, a si se han observado las formalidades y procedimientos establecidos por las normas aplicables al caso concreto para su imposición.

(ii) La razonabilidad de la referida medida, lo que implicar evaluar si se justifica en un interés público cuya tutela haya sido encargada a la entidad que la impone y si es idónea para brindar para brindar solución al problema y/u objetivo considerado(s) para su aplicación, así como si es proporcional respecto del interés público fijado y si es la opción menos gravosa que existe para tutelar el interés público.

para el análisis de la barrera burocrática cuestionada, el cual se circunscribirá a la legalidad y razonabilidad, de ser el caso.

B.2. Del argumento referido a que las barreras burocráticas cuestionadas son contrarias a la libre competencia:

14. En los argumentos de la denuncia se ha hecho mención a que el impedimento denunciado fomenta un monopolio el cual tiene el Ministerio tiene la obligación de impedir, en tanto tiene como función garantizar la libre competencia.
15. De la revisión del Oficio N° 6999-2017-MTC/15.02 que impone la barrera burocrática cuestionada, emitido al amparo del numeral 23.1.1) del RNAT, 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.
16. 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.
17. 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 potestades administrativas del Estado.
18. 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 este cuerpo colegiado 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).
19. 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 y las normas

de simplificación administrativa; además, de ser el caso, evaluar su razonabilidad.

B.3. De la medida cautelar de la denunciante:

20. Por medio del escrito del 15 de noviembre de 2017 la denunciante solicitó el otorgamiento de una medida cautelar a su favor.
21. El artículo 23° del Decreto Legislativo N° 1256 contempla que, en cualquier etapa del procedimiento, la Comisión, su Secretaría Técnica o la Sala, de ser el caso, puede dictar, de oficio o a pedido de quien haya presentado una denuncia de parte, una medida cautelar con el objeto de que la entidad denunciada se abstenga de aplicar o imponer la barrera burocrática presuntamente ilegal y/o carente de razonabilidad a ser evaluada, **de manera previa a la emisión de la resolución final**.
22. Precisamente, el artículo 155° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, consigna que las medidas cautelares son dictadas ante la posibilidad de que sin su adopción se arriesgue la eficacia de la resolución a emitir.
23. Por ende, en tanto en el presente caso se emitir un pronunciamiento final sobre la barrera burocrática cuestionada, se declara que carece de objeto expedir un pronunciamiento sobre la medida cautelar requerida.

C. Cuestión controvertida:

24. Determinar si constituye una barrera burocrática ilegal y/o carente de razonabilidad el impedimento de obtener una autorización para prestar el servicio de transporte turístico terrestre de ámbito nacional con vehículos de categoría M1, materializado en el Oficio N° 6999-2017-MTC/15.02, emitido al amparo del numeral 23.1.1) del RNAT.

D. Evaluación de legalidad:

D.1. Cumplimiento del artículo 5° de la Ley N° 27181:

25. De acuerdo al artículo 5° de la Ley N° 27181, toda medida que implique un cambio en las condiciones en las que se desenvuelven los agentes económicos en materia de transporte requiere de una justificación. Con ello se busca resguardar la estabilidad de las reglas que sustentan dichas condiciones de

mercado y que son la base sobre la cual los agentes toman sus decisiones de inversión y operación en materia de transporte⁷.

26. Lo mencionado no implica que el Estado se vea impedido de efectuar cambios normativos en materia de transportes en virtud a sus facultades legales y en atención a las necesidades de dicho servicio, sino que dichas modificaciones deben estar debidamente justificadas⁸, es decir, deben estar precedidas de la presentación de un sustento claro de las razones que justificaran la necesidad de un cambio en la normativa vigente.
27. Para tal efecto, no basta con identificar la existencia de un problema materia de interés público, sino que se debe evaluar y sustentar la relación costo-beneficio de la nueva disposición adoptada, de manera que resulte claro que esta constituye una medida necesaria para cumplir con la finalidad propuesta.
28. Además, debe tenerse en cuenta que en reiterados pronunciamientos⁹ la Sala ha referido 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 el sustenta la norma haya sido efectuado **con anterioridad a la emisión del cambio normativo** y no con posterioridad al mismo¹⁰.

⁷ Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Artículo 5°.- De la promoción de la inversión privada.

5.1 El Estado promueve la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, en cualesquiera de las formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las leyes.

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. [...].

⁸ **Justificar.** justificar. (Del lat. *iustificāre*). 1. tr. Probar algo con razones convincentes, testigos o documentos [...]. Ver primera acepción de la voz JUSTIFICAR en la vigésima segunda edición del Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, cuya versión electrónica se encuentra en: <http://lema.rae.es/drae/?val=justificar> (consultado el 1 de diciembre de 2017).

Justificación (Del lat. *iustificatio, -ōnis*). 1. f. Acción y efecto de justificar. 2. f. Causa, motivo o razón que justifica. 3. f. Conformidad con lo justo. 4. f. Probanza que se hace de la inocencia o bondad de una persona, de un acto o de una cosa. 5. f. Prueba convincente de algo. (...). Ver las primeras cinco acepciones de la voz JUSTIFICACIÓN en la vigésima segunda edición del Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, cuya versión electrónica se encuentra en: <http://lema.rae.es/drae/?val=justificaci%C3%B3n> (consultado el 1 de diciembre de 2017).

⁹ 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.

¹⁰ 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 sólo 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.».

29. En ese sentido, si bien los artículos 11° y 16° de la Ley N° 27181 facultan al Ministerio como órgano rector a establecer, a través del RNAT, determinadas restricciones para la prestación del servicio de transporte¹¹, como resulta lo cuestionado en el presente caso, corresponde evaluar si es que dicha entidad ha ejercido sus facultades en atención al artículo 5° de la referida ley, además de la evaluación del cumplimiento de las normas de simplificación administrativa y demás disposiciones legales que correspondan a cada caso.

D.2. Aplicación al presente caso y competencias del Ministerio:

30. 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.».

31. 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.
32. Asimismo, el artículo 23° de la Ley N° 27181 dispone que la referida autoridad sectorial se encuentra habilitada para establecer, mediante el 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

¹¹ Los artículos 11° y 16° de la Ley N° 27181 establecen que el Ministerio tiene competencia para dictar reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional, siendo de observancia obligatoria para todas las entidades y personas del sector público y privado. Por su parte, el artículo 23° de la referida ley establece el ámbito de materias que deberá regularse a través del respectivo RNAT, facultando al Ministerio a normar una serie de aspectos relacionados a la idoneidad, seguridad y calidad del servicio de transporte terrestre.

posibilidad de establecer los requisitos de organización que deben observar las empresas que brindan servicios en el rubro¹².

33. De acuerdo a ello, se entiende que el impedimento objeto de cuestionamiento constituye una manifestación de las competencias normativas del mencionado Ministerio¹³.
34. En base a dichas competencias, a través del numeral 1.1) del artículo 23° del RNAT, el cual fue incorporado por el artículo 1° del Decreto Supremo N° 003-2012-MTC¹⁴, el Ministerio ha dispuesto que para brindar el servicio de transporte especial de ámbito nacional, los vehículos pueden corresponder, a la categoría M3, clase III de cinco o más toneladas, o M2 clase III de 3.5 o más toneladas de peso bruto vehicular 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 23.- Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos para el Servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte especial.

[...].

23.1.1 En el servicio de transporte especial de ámbito nacional, los vehículos pueden corresponder, a la categoría M3, clase III de cinco o más toneladas, o M2 clase III de 3.5 o más toneladas de peso bruto vehicular.

Los vehículos de la categoría M3 Clase III asignados a este servicio deben cumplir con todo lo señalado en el numeral 20.1 del artículo 20 del presente Reglamento; en el caso de los vehículos de la categoría M2, a que se hace referencia en el párrafo anterior, quedan exceptuados de cumplir con lo dispuesto en los numerales 20.1.1, 20.1.2, 20.1.3, 20.1.7, 20.1.8, 20.1.9 y 20.1.11 del artículo citado. [...].».

¹² **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. [...].

¹³ Cfr. 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.

¹⁴ **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 Décima 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: [...].

35. 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.

36. El artículo 5° de la Ley N° 27181, desarrollado en el punto anterior, establece lo siguiente:

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

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.**

[...].»

(Énfasis añadido).

37. 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 anterior que las respalde, de no ser así, tal variación sería contraria a la Ley N° 27181.

38. De acuerdo al criterio establecido por la Sala en reiterados pronunciamientos, como, por ejemplo, la Resolución N° 0711-2014/SDC-INDECOP¹⁵, para determinar si un cambio normativo, en materia de transporte, vulnera el artículo 5° de la Ley N° 27181 se debe evaluar (i) si el cambio de condiciones en el mercado de transporte surgió como consecuencia de un cambio normativo ocurrido con posterioridad a la entrada en vigencia de dicho artículo¹⁶, y (ii) si dicho cambio se encuentra justificado.

39. En ese sentido, para verificar si la exigencia denunciada constituye una barrera burocrática ilegal, 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° de la Ley N° 27181; y,

(ii) Si el Ministerio ha sustentado previamente la nueva regulación

¹⁵ En la citada resolución se cuestionó una barrera burocrática que vulneraba lo dispuesto en el artículo 5° de la Ley N° 27181.

¹⁶ Cabe precisar que dicha disposición entró en vigencia el 9 de octubre de 1999.

(justificación previa del cambio normativo).

40. De la revisión del marco normativo vigente se aprecia que el impedimento para prestar el servicio de transporte turístico terrestre de ámbito nacional con vehículos de categoría M1 del numeral 23.1.1) del artículo 23º del RNAT, entró en vigencia el 1 de abril de 2012¹⁷, siendo incorporado al ordenamiento jurídico mediante el Decreto Supremo N° 003-2012-MTC¹⁸, publicado el 31 de marzo de 2012.
41. En ese sentido, dado que dicha modificación es posterior a la entrada en vigencia del artículo 5º de la Ley N° 27181, debe verificarse si existe una justificación para dicho cambio.
42. En reiterados pronunciamientos¹⁹, la Sala ha señalado que el cumplimiento del artículo 5º 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 mismo²⁰:

«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

¹⁷ 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 4º.- Vigencia.

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

¹⁸ Dicho decreto modificó el artículo 43º del RNAT, incorporando la exigencia cuestionada.

¹⁹ 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.

²⁰ 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 5º 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».

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 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).

43. 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.
44. De la información señalada por el Ministerio, se advierte que dicha medida establece que el servicio debe ser prestado en vehículos de categoría M2 y M3 con base en una mejora de la calidad de las empresas turísticas, satisfacción de usuarios, sintonía de la regulación sobre transporte público de personas bajo la modalidad transporte regular, mejor eficiencia en el uso de infraestructura vial a efecto de evitar su congestionamiento y reducir la accidentabilidad, así como emisión de gases contaminantes.
45. Al respecto, si bien el Ministerio habría identificado supuestos problemas accidentabilidad en las vías nacionales con estadísticas, no se refiere cómo la

medida alcanza a los tramos en los cuales la denunciante pretende operar y de qué manera el impedimento cuestionado para vehículos de categoría M1 en tal contexto garantizaría la seguridad de las personas y eficiente uso de vías como sí lo generan, como afirma la entidad, los vehículos de categoría M2 o M3, además de los motivos por los cuales solo la prestación del servicio con estas últimas unidades produce bienestar y calidad al turista. De igual modo, no se acredita documentalmente la evaluación de costos y beneficios de su implementación a los agentes económicos afectados²¹, ni otras opciones regulatorias de manera previa a la adopción del cambio normativo. Adicionalmente, sobre una sintonía en el servicio de transporte, el RNAT establece una diferencia entre el servicio de transporte regular frente al transporte especial de personas cada uno con condiciones específicas.

46. Finalmente, cabe subrayar que sus alegaciones han sido presentadas ante la Comisión sin que se evidencie su valoración en un informe con anterioridad a la emisión de la regulación cuestionada.
47. Por otro lado, el Ministerio ha señalado que el artículo 6°²² de la Ley N° 27181, lo faculta a imponer restricciones administrativas cuando la corrección de costos no sea posible y cuando se afecte la seguridad y salud de las personas, supuesto que, según su criterio, correspondería al presente caso, donde los costos no han sido internalizados y puede tener una incidencia negativa en la seguridad y salud de las personas.
48. Al respecto, cabe señalar que el referido artículo 6° faculta al Ministerio a imponer restricciones administrativas para controlar la congestión vehicular y garantizar la protección del ambiente, la salud y la seguridad de las personas. Sin embargo, ello no libera a la entidad sectorial del mandato establecido en el artículo 5° de la Ley N° 27181.
49. Se debe recordar que el referido artículo 5° de la Ley N° 27181, establece la obligación que tienen 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

²¹ Sobre la exposición de motivos del Decreto Supremo N° 003-2012-MTC solo se verifica que se consideró que la medida implementada «no afecta la prestación del servicio de transporte turístico de ámbito nacional», sin analizar costos asumidos a los agentes económicos y beneficios que se ocasionarían.

²² **Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**
Artículo 6.- De la internalización y corrección de costos

6.1 El Estado procura que todos los agentes que intervienen en el transporte y en el tránsito perciban y asuman los costos totales de sus decisiones, incluidos los costos provocados sobre terceros como consecuencia de tales decisiones. Asimismo, promueve la existencia de precios reales y competitivos en los mercados de insumos y servicios de transporte y corrige, mediante el cobro de tasas u otros mecanismos similares, las distorsiones de costos generadas por la congestión vehicular y la contaminación.

6.2 Cuando la corrección de costos no sea posible, aplica restricciones administrativas para controlar la congestión vehicular y garantizar la protección del ambiente, la salud y la seguridad de las personas.
 (Énfasis añadido).

antes de implementar una determinada medida, lo cual no ha sido acreditado en el presente procedimiento. En ese sentido, corresponde desestimar el argumento citado en el párrafo precedente.

50. Por ello, a entender de esta Comisión, el Ministerio no ha presentado documentación e información que justifique el cambio normativo referido a la restricción para brindar el servicio de transporte turístico terrestre de ámbito nacional con vehículos de categoría M1, motivo por el cual no ha cumplido con lo establecido en el artículo 5° de la Ley N° 27181 y corresponde declarar que constituye una barrera burocrática ilegal. Dicho criterio ha sido recogido por esta Comisión en anteriores pronunciamientos²³.
51. A mayor abundamiento, cabe agregar que, en un reciente pronunciamiento con Resolución N° 0522-2017/SDC-INDECOPI del 28 de septiembre de 2017, la Sala ha considerado que la limitación cuestionada constituyó una alteración de condiciones en el escenario de transporte terrestre y que no había presentado justificación de los peligros e ineficiencia del servicio:

«34. En ese sentido, a partir de la entrada en vigencia del Decreto Supremo 003-2012-MTC, el MTC estableció impedimentos para prestar el servicio de transporte especial de personas de ámbito nacional, en la modalidad de transporte turístico, con vehículos de la categoría M1 y de categoría M2 que cuenten con peso bruto vehicular menor a tres punto cinco (3.5) toneladas, generando con ello un cambio en las reglas de juego establecidas en el RNAT modificado por el Decreto Supremo 006-2010-MTC del año 2010, conforme se grafica en la siguiente línea de tiempo:».

[...].

41. Con relación a ello, el MTC no ha aportado documento alguno que justifique cómo los vehículos de la categoría M1 y de categoría M2 que cuenten con peso bruto vehicular menor a tres punto cinco (3.5) toneladas ponen en peligro la seguridad de los turistas o afectan la calidad en la prestación del servicio de transporte turístico. Ello, con el propósito de identificar un problema ocasionado por las reglas que se encontraban vigentes y que fueron modificadas por el Decreto Supremo 003-2012-MTC.
42. Efectivamente, si bien se ha alegado que existirían ventajas y beneficios de los vehículos con categorías M3 y M2 con peso mayor a tres punto cinco (3.5) toneladas de peso bruto vehicular, no se ha presentado un documento que acredite la necesidad de los impedimentos cuestionados.».

(Énfasis añadido).

52. 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

²³ Ver Resoluciones N° 0025-2013/CEB-INDECOPI, N° 0210-2013/CEB-INDECOPI, N° 0222-2013/CEB-INDECOPI, N° 0143-2014/CEB-INDECOPI, N° 0165-2014/CEB-INDECOPI, N° 0096-2015/CEB-INDECOPI, N° 409-2016/CEB-INDECOPI y N° 0552-2016/CEB-INDECOPI.

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, y (ii) si existe alteración de las condiciones de mercado, se cuente con una justificación previa que sustente dicho cambio²⁴.

53. En virtud de lo considerado, corresponde señalar que carece de objeto emitir un pronunciamiento sobre la medida cautelar solicitada por la denunciante.

E. Evaluación de razonabilidad:

54. De conformidad con la metodología establecida en el Decreto Legislativo N° 1256, no corresponde efectuar el análisis de razonabilidad de la medida materia de análisis, debido a que ha sido identificada como barrera burocrática ilegal.

F. Medida correctiva:

55. Mediante Decreto Legislativo N° 1256 se aprobó la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas, la cual resulta de aplicación inmediata a las denuncias de parte (como en el presente caso) cuya admisión a trámite se dispusiera a partir del 9 de diciembre de 2016.
56. Sobre el particular, cabe indicar que los artículos 43° y 44° del Decreto Legislativo N° 1256, señalan lo siguiente:

«Artículo 43°.- Medidas correctivas

La Comisión o la Sala, de ser el caso, puede ordenar y/o conceder las siguientes medidas correctivas:

[...].

2. Que las entidades informen a los ciudadanos acerca de las barreras burocráticas declaradas ilegales y/o carentes de razonabilidad mediante las resoluciones de la Comisión que hayan agotado la vía administrativa y/o las resoluciones de la Sala, como medida complementaria.

Artículo 44°.- Forma de implementación y plazo para el cumplimiento de las medidas correctivas:

[...].

44.2. En el caso de la medida correctiva señalada en el inciso 2. del artículo precedente, el plazo máximo con el que cuenta la entidad es de cinco (5) días hábiles. Las entidades pueden emplear medios de comunicación tanto físicos como virtuales que estén disponibles para todo administrado y/o agente económico que acuda al área de trámite documentario, así como el portal de la entidad.»

²⁴ Ver Resolución N° 0409-2016/CEB-INDECOPI de fecha 26 de agosto de 2016.

57. De lo anterior se puede advertir que esta Comisión se encuentra facultada para ordenar que las entidades informen a los ciudadanos acerca de las barreras burocráticas declaradas ilegales y/o carentes de razonabilidad.
58. En tal sentido, considerando el marco normativo vigente y que en el presente procedimiento se ha determinado la ilegalidad del impedimento de obtener una autorización para prestar el servicio de transporte turístico terrestre de ámbito nacional con vehículos de categoría M1, materializado en el Oficio N° 6999-2017-MTC/15.02, emitido al amparo del numeral 23.1.1) del RNAT, corresponde ordenar al Ministerio como medida correctiva que cumpla con informar a los ciudadanos acerca de la barrera burocrática declarada ilegal en el presente procedimiento, una vez se declare consentida la presente resolución o sea confirmada por la Sala.
59. El incumplimiento de lo dispuesto podrá ser sancionado con una multa de hasta veinte (20) Unidades Impositivas Tributarias, de conformidad con el artículo 36° del Decreto Legislativo N° 1256.

G. Efectos y alcances de la presente resolución:

60. El artículo 10° del Decreto Legislativo N° 1256, prescribe que, cuando la(s) barrera(s) burocrática(s) denunciada(s) sea(n) declarada(s) ilegal(es) o carente(s) de razonabilidad y este(n) contenida(s) o materializada(s) en actos y/o actuaciones materiales, la Comisión ordena su inaplicación al caso concreto, es decir, en favor del denunciante²⁵.
61. En el presente caso, considerando la barrera burocrática ilegal, materializada en el Oficio N° 6999-2017-MTC/15.02, emitido al amparo del numeral 23.1.1) del RNAT, corresponde disponer la inaplicación de la barrera burocrática declarada ilegal en favor de la denunciante de conformidad con lo establecido en el artículo 10° del Decreto Legislativo N° 1256.
62. Adicionalmente, se informa que, en virtud del artículo 42° del Decreto Legislativo N° 1256, el procurador público o el abogado defensor del Ministerio tiene la obligación de remitir una copia de la presente resolución, luego de que haya quedado consentida, al titular de la entidad y a la Secretaría General, o quien

²⁵ Decreto Legislativo N° 1256, que aprueba la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas.

Artículo 10°. - De la inaplicación al caso concreto

10.1. Cuando en un procedimiento iniciado a pedido de parte, la Comisión o la Sala, de ser el caso, declare la ilegalidad o carencia de razonabilidad de barreras burocráticas materializadas en disposiciones administrativas o la ilegalidad y/o carencia de razonabilidad de barreras burocráticas materializadas en actos administrativos y/o actuaciones materiales, dispone su inaplicación al caso concreto en favor del denunciante.

10.2. En estos procedimientos, también se procede según lo previsto en el artículo 8.2 de la Ley, cuando corresponda.

haga sus veces, para conocimiento de sus funcionarios y/o servidores públicos.

63. Finalmente, de conformidad con lo establecido en el numeral 1) del artículo 50° del Decreto Legislativo N° 1256, el Ministerio deberá informar a la Comisión en un plazo no mayor a un (1) mes las medidas adoptadas respecto de lo resuelto en la presente resolución, de acuerdo a lo establecido en la Directiva N° 001-2017/DIR/COD-INDECOPI, aprobada mediante Resolución de la Presidencia del Consejo Directivo del Indecopi N° 018-2017-INDECOPI/COD²⁶.

POR LO EXPUESTO:

En uso de sus atribuciones y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° del Decreto Legislativo N° 1256;

RESUELVE:

Primero: desestimar los cuestionamientos efectuados por Corporación Turismo Shima E.I.R.L. precisados en las cuestiones previas de la presente resolución.

Segundo: declarar que carece de objeto emitir un pronunciamiento sobre la medida cautelar solicitada por Corporación Turismo Shima E.I.R.L.

Tercero: declarar barrera burocrática ilegal el impedimento de obtener una autorización para prestar el servicio de transporte turístico terrestre de ámbito nacional con vehículos de categoría M1, materializado en el Oficio N° 6999-2017-MTC/15.02, emitido al amparo del numeral 23.1.1) del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC; y, en consecuencia, fundada la denuncia presentada por Corporación Turismo Shima E.I.R.L. contra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Cuarto: disponer la inaplicación de la barrera burocrática ilegal al caso concreto de Corporación Turismo Shima E.I.R.L. de conformidad con lo establecido en el artículo 10° del Decreto Legislativo N° 1256.

Quinto: ordenar como medida correctiva que, de conformidad con el numeral 2) del artículo 43° y el numeral 2) del artículo 44° del Decreto Legislativo N° 1256, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones informe a los administrados acerca de la barrera burocrática declarada ilegal en el presente procedimiento, en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles de notificada la resolución que declara consentida o confirmada la presente resolución.

²⁶ Publicada en el diario oficial El Peruano el 11 de febrero de 2017.

Sexto: disponer que de conformidad con el numeral 1) del artículo 50° del Decreto Legislativo N° 1256, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones informe en un plazo no mayor a un (1) mes, las medidas adoptadas respecto de lo resuelto en la presente resolución de conformidad a lo establecido en la Directiva N° 001-2017/DIR/COD-INDECOPI, aprobada mediante Resolución de la Presidencia del Consejo Directivo del Indecopi N° 018-2017-INDECOPI/COD.

Séptimo: informar que, de acuerdo con el artículo 42° del Decreto Legislativo N° 1256, el procurador público o el abogado defensor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene la obligación de remitir una copia de la presente resolución, luego de que haya quedado consentida, al titular de la entidad y a la Secretaría General, o quien haga sus veces, para conocimiento de sus funcionarios y/o servidores públicos.

Octavo: informar que el incumplimiento del mandato de inaplicación dispuesto en la presente resolución podrá ser sancionado con una multa de hasta veinte (20) Unidades Impositivas Tributarias (UIT), de conformidad con el artículo 34° del Decreto Legislativo N° 1256.

Noveno: informar que el incumplimiento de la medida correctiva dispuesta en la presente resolución podrá ser sancionado con una multa de hasta veinte (20) Unidades Impositivas Tributarias (UIT), de conformidad con el artículo 36° del Decreto Legislativo N° 1256.

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 Ubía Alzamora.

LUIS RICARDO QUESADA ORÉ
PRESIDENTE