PROCEDENCIA	:	COMISIÓN DE ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS
DENUNCIANTE	:	REVISA PERU S.A.C. Y OTRAS[1]
DENUNCIADO	:	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
TERCERO ADMINISTRADO	:	SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍAS
MATERIAS	:	LEGALIDAD RAZONABILIDAD NULIDAD
ACTIVIDAD	:	MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

SUMILLA: se CONFIRMA la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019 en el extremo que declaró barreras burocráticas ilegales las medidas señaladas el Anexo 2 de la presente resolución.

La razón es que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha excedido sus facultades, en tanto, es competente únicamente para regular las características y especificaciones que deberá tener la infraestructura de los Centros de Inspección Técnica Vehicular siempre y cuando estén referidas a la realización de la inspección técnica vehicular, pero no para regular aspectos relacionados a los vehículos de los visitantes o a las áreas verdes.

Asimismo, se CONFIRMA la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, en el extremo que declaró barreras burocráticas legales las medidas señaladas en el Anexo 4 de la presente resolución y que no se aportaron indicios suficientes sobre la carencia de razonabilidad.

Se CONFIRMA la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019 en el extremo que declaró barreras burocráticas carentes de razonabilidad las medidas señaladas en el Anexo 3 de la presente resolución.

La razón es que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no ha aportado información suficiente por la que pueda acreditar la razonabilidad de las medidas cuestionadas.

Por otro lado, se declara la NULIDAD de la Resolución 0422-2019/CEB-INDECOPI del 6 de septiembre de 2019, y de todos los actos sucesivos, en el extremo que admitió a trámite la denuncia respecto de las siguientes medidas

[1] Revisa Perú S.A.C. con RUC 20570760387.
Certificaciones ABC del Perú E.I.R.L. con RUC 20601457297.
Conduce Perú E.I.R.L. con RUC 20529436123.
Elton Zena E.I.R.L. con RUC 20529480882.
Consorcio Elton Zena S.A.C. con RUC 20570580729.
Vías Peruanas E.I.R.L. con RUC 20529555050.
Elton Zena Servicios Generales S.A.C. con RUC 20496055528.

presuntamente materializadas en el numeral 2.4.2 del Anexo 2 del Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15:

(i) La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con dieciocho (18) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo "liviana".
(ii) La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con nueve (9) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo "pesados".
(iii) La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con nueve (9) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo "mixta".

El fundamento es que el numeral 2.4.2 del Anexo 2 del Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15 no contienen las medidas denunciadas. En consecuencia, en aplicación del artículo 225 del TUO de la Ley 27444, se ordena a la primera instancia que realice los actos de instrucción pertinentes a fin de evaluar si existen o no disposiciones o actos administrativos que las contenga de forma clara y precisa.

Asimismo, se declara la NULIDAD de la Resolución 0422-2019/CEB-INDECOPI del 6 de septiembre de 2019, y de todos los actos sucesivos, en el extremo que admitió a trámite la denuncia respecto de la exigencia de considerar los lineamientos establecidos en la "Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial" aprobada por la Resolución Directoral 15288-2007-MTC/15, para la presentación del requisito denominado Estudio de Impacto Vial, materializada en el literal j) del numeral 37.1) del artículo 37° del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por Decreto Supremo 025-2008-MTC y en el Oficio 31-2018-MTC/17.03.

En consecuencia, en aplicación del artículo 225 del TUO de la Ley 27444, el artículo 27 del Decreto Legislativo 1256 y el numeral 5 del artículo 427 del Texto Único Ordenado del Código Procesal Civil, se declara la IMPROCEDENCIA de la denuncia en el citado extremo, al verificar que ni la disposición ni el acto administrativo indicados, contienen la medida denunciada.

De otro lado, se REVOCA la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019; y en consecuencia se declara la IMPROCEDENCIA de la denuncia, respecto de las siguientes medidas:

(i) La exigencia de presentar una carta fianza bancaria por la suma de $ 300 000.00 (trescientos mil y 00/100 dólares americanos) para ser autorizado como Centro de Revisión Periódica de Cilindros, materializada en el numeral 5.2.14) de la Directiva 004-2010-MTC/15.

(ii) La exigencia de acreditar tener una experiencia no menor de 10 años en la prestación de los servicios o desarrollo de las actividades vinculadas

al campo automotriz para solicitar la autorización para la emisión de los Certificados de Conformidad materializa en el inciso b) del numeral 6.1 de la Directiva 002-2002-MTC/15.

(iii) La exigencia de acreditar por lo menos tres (3) talleres encargados de subsanar las observaciones efectuadas por el especialista encargado para solicitar una autorización para la emisión de los Certificados de Conformidad, materializada en el inciso d) del numeral 6.1 de la Directiva 002-2002-MTC/15.

La razón es que las referidas medidas no son oponibles a los administrados en tanto son requisitos que, si bien se encuentran en una disposición administrativa no están compendiados en el Texto Único de Procedimientos Administrativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

De igual modo, se REVOCA la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019; y en consecuencia se declara barrera burocrática carente de razonabilidad la exigencia de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual por el monto de sesenta (60) Unidades Impositivas Tributarias (UIT) para operar como Centro de Inspección Técnica Vehicular, materializada en el literal l) del numeral 37.1) del artículo 37° del Decreto Supremo 025-2008-MTC, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares y los oficios 447-2018-MTC/15.03 y 031-2019-MTC/17.03.

El fundamento es que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente para regular los requisitos y condiciones de acceso y permanencia en el mercado para operar como Centros de Inspección Técnica Vehicular, de acuerdo con los artículos 3, 4 y 5 de la Ley 29237, Ley del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares

Por último, se declara la NULIDAD de la Resolución 0141-2020/STCEB-INDECOPI del 2 de marzo de 2020, en el extremo que concedió el recurso de apelación a las denunciantes contra los puntos (vi) y (vii) del resuelve cuarto de la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, pese a que dicho acto no causaba una lesión a algún derecho o interés y contaban con un pronunciamiento favorable sobre dichas medidas.

Lima, 27 de mayo de 2021

I. ANTECEDENTES

1. El 12 de julio y 19 de agosto de 2019, Revisa Perú S.A.C. y otras[2] (en adelante, las denunciantes) denunciaron al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Ministerio) ante la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas (en adelante, la Comisión) por la presunta imposición de barreras burocráticas ilegales y/o carentes de razonabilidad, entre otras, detalladas en

[2] Ver pie de página 1.

el Anexo 1 de la presente resolución, las cuales se relacionan con requisitos y condiciones que se exigen a las personas naturales o jurídicas que desean desempeñarse como un Centro de Inspección Técnica Vehicular (en adelante, el CITV) o como entidad certificadora para conversiones a GLP o GNV.

2. Sustentó su denuncia, en base a los siguientes fundamentos:

Sobre aspectos generales de la denuncia

(i) La Ley 27181, Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre establece que el Ministerio cuenta con competencias de gestión para mantener un sistema estándar de homologación y revisión técnica de vehículos, de acuerdo con el reglamento nacional correspondiente.

(ii) Por otro lado, los numerales 39.3 y 39.4 del artículo 39 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, el TUO de la LPAG), establecen que las entidades de la Administración Pública solo podrán exigir a los administrados el cumplimiento de los procedimientos, requisitos, documentos, pagos, entre otros conceptos, cuando estos se encuentren debidamente compendiados y sistematizados en el Texto Único de Procedimientos Administrativos (en adelante, TUPA) de la entidad. De lo contrario, tales conceptos no resultan oponibles para los administrados.

Sobre las medidas denunciadas en el presente procedimiento

(iii) **Respecto de la exigencia de contar con tres (3) ingenieros automotrices, mecánicos y/o mecánico electricista o afines y/o técnicos en mecánica automotriz por cada CITV**, contraviene el artículo 5 de la Ley 29237, Ley que crea el sistema nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares (en adelante, Ley 29237), toda vez que dicha norma solo establece que quienes soliciten una autorización como CITV deben contar con la adecuada infraestructura, equipamiento y personal profesional-técnico acreditado.

(iv) **Respecto de las exigencias de contar con determinado número de estacionamiento**, resultan ser carentes de razonabilidad, toda vez que la cantidad de inspecciones que se realizan diariamente no justifica la cantidad de estacionamientos que está exigiendo el Ministerio, en tanto no existe un estudio técnico que demuestre que la cantidad de estacionamientos que se exige es proporcional a la cantidad de inspecciones técnicas que se realizan. Además, hasta terminar el proceso se inspección el propietario conduce su vehículo y se retira por lo que no requiere de un estacionamiento.

(v) **Respecto de la exigencia de que el CITV cuente con áreas verdes**, constituye una barrera burocrática carente de razonabilidad debido a que no existe una justificación técnica del porqué se requiere contar con un

área verde. En este caso, el Ministerio no ha tenido en consideración que el implementar un área verde en cada distrito es de competencia de la municipalidad respectiva y no de los CITV. Por ello, la medida denunciada es desproporcional.

(vi) **Respecto de la exigencia de que el CITV deba tener las áreas de circulación y estacionamiento con el piso pavimentado o asfaltado**, debe tenerse en consideración el Manual de Carreteras, documento de obligatorio cumplimiento, cuya Sección: Suelos y Pavimentos, aprobado mediante la Resolución Directoral 005-2013-MTC/14, dispone que la calzada cuente con pavimento cuando existe una gran cantidad de circulación de vehículos, indicando que cuando la circulación no excede los 400 vehículos la calzada podrá ser afirmada o no afirmada.

(vii) De igual manera, en relación a la citada medida, no existe una justificación técnica del porqué el área de circulación y estacionamientos deban estar pavimentados, menos aun teniendo en cuenta que al momento de pasar la inspección técnica los vehículos no cuentan con pasajeros o mercancías. Además, el costo de efectuar el pavimentado es demasiado oneroso y una CITV puede operar con el suelo afirmado ya que cumpliría la misma función que el pavimento, medida que no ha sido tomado en consideración por el Ministerio.

(viii) **Respecto de la exigencia de que el certificado de inspección inicial de CITV**, **el Certificado de Inspección anual, el Certificado de Homologación de equipos del CITV y la Constancia de Calibración de equipos de CITV**, deban ser emitidos por alguna empresa inspectora legalmente establecida en el país y cuya matriz este asociada a la *International Federation of Inspection Agencies* (en adelante, IFIA), atenta contra las personas naturales y/o jurídicas que se encuentran autorizadas por el Instituto Nacional de Calidad (en adelante, el INACAL) para realizar la certificación respectiva, por lo que su imposición es ilegal.

(ix) De igual modo, la citada exigencia constituye una barrera burocrática carente de razonabilidad, debido a que no existen justificaciones técnicas del porqué, únicamente, las personas jurídicas que se encuentran legalmente establecidas en el país y cuya matriz se encuentre asociada a la IFIA, sean las únicas que emitan dichos certificados, teniendo en consideración que existen empresas autorizadas por el INACAL que pueden realizar dicha función.

(x) **Respecto de las exigencias de que un CITV cuenten con un terreno de una extensión mínima de 500, 1500 y 2000 metros cuadrados**, si bien es cierto que un CITV debe contar con un terreno, la extensión de este centro de inspección debe ser el necesario para realizar la actividad. Además, no se justifica la longitud exigida por el Ministerio.

(xi) **Respecto de las medidas del frontis de los CITV que colinden con la**

vía pública, se conoce que los vehículos menores tienen un ancho que mide un metro con treinta centímetros (1,30 m). Sin embargo, el Ministerio exige que el frontis cuente con una longitud no menor a diez metros (10 m). Para el caso de los vehículos livianos se observa que tienen un ancho de dos metros con nueve centímetros (2,09 m); sin embargo, sin contar con una justificación el Ministerio exige que cuente con una longitud no menor a veinte metros (20 m). Finalmente, los vehículos pesados tienen un ancho de dos metros con sesenta centímetros (2,60 m); no obstante, el Ministerio, del mismo modo, exige que se cuente como mínimo con un frontis que mida veinticinco metros (25 m). En resumen, las medidas impuestas no cuentan con una justificación de por qué los CITV deben tener estas dimensiones, por lo que resultan arbitrarias.

(xii) **Respecto de que el Ministerio al disponer que el estudio de impacto vial en los CITV siga los lineamientos establecidos en la Directiva 007-2007-MTC/15**, Guía metodológica de contenido de los estudios de impacto vial, aprobada por la Resolución Directoral 15288-2007-MTC/15 del 26 de noviembre de 2007, resulta arbitraria, en razón, que no tiene fundamentos técnicos que determinen que esos lineamientos sean adecuados para el estudio de impacto vial. Además, se trata de una medida desproporcionada puesto que solo tiene importancia de que el estudio de impacto vial determine que no tiene impacto negativo en la circulación. En ese sentido, si el estudio de impacto vial determina que no existe un impacto negativo, debería ser suficiente para acreditar la condición de que no se afecta a la circulación vial.

(xiii) **Respecto de la póliza de responsabilidad civil extracontractual** tiene el objeto de cubrir los daños personales y materiales que se produzcan dentro de las instalaciones del CITV. Sin embargo, el Ministerio no ha justificado cuáles son los riesgos que se pudieran ocasionar con los equipos que se utilizan en un centro de inspección técnica vehicular.

(xiv) Igualmente, antes de exigir que los CITV cuenten con la póliza de seguros de responsabilidad civil extracontractual, el Ministerio debe haber realizado un estudio sobre los posibles riesgos que pudiera pasar durante el proceso de inspección técnica vehicular para poder así exigir la póliza de responsabilidad extracontractual. En efecto, de la lectura de la exposición de motivos del Reglamento, se advierte que no se ha señalado ni justificado las razones del porqué se debe exigir la póliza de seguros de responsabilidad extracontractual. Así tampoco, se ha descrito que exista estadísticas de la cantidad de accidentes en los CITV. Por ello, la medida resulta arbitraria por no contar con una adecuada justificación.

(xv) Adicionalmente, en el supuesto negado que existieran daños personales o materiales, se resarciría en el caso de accidentes laborales con el seguro médico que se paga por cada trabajador conforme a ley, y los daños materiales se asumiría íntegramente el CITV. Lo cual demuestra

que existen otras opciones idóneas para estas medidas.

(xvi) **Respecto de las medidas vinculadas con la cantidad de profesionales y de su experiencia para solicitar autorización como un CITV**, resultan carentes de razonabilidad, debido a que el Ministerio no ha justificado técnicamente la exigencia de tales requisitos.

(xvii) **Respecto de las exigencias de contar con una experiencia para acceder a una autorización como Entidad Certificadora de Conversiones a GLP y operar como tal** resultan ilegales debido a que ha sido emitida excediendo las competencias previstas por la Ley 27181 y su reglamento. Asimismo, se trata de una medida carente de razonabilidad en tanto no contiene una fundamentación técnica del porqué es necesario que se cuente con una experiencia de años específicos.

(xviii) **Respecto de las exigencias de contar con experiencia para la emisión de los Certificados de Conformidad**, resultan ilegales debido a que ha sido emitida excediendo las competencias previstas por la Ley 27181. Asimismo, se trata de una medida carente de razonabilidad debido a que no contiene una fundamentación técnica del porqué es necesario que se cuente con una experiencia de años específicos.

(xix) También, las personas jurídicas, en sí mismas, no pueden verificar las conversiones vehiculares a GLP, sino que serán los ingenieros que laboran en la empresa, quienes se encarguen de tal actividad. Por ello, no existe una justificación técnica del porqué se requiere que la persona jurídica cuente con experiencia

3. El 6 de septiembre de 2019, por Resolución 0422-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión, entre otros, admitió a trámite la denuncia presentada por las denunciantes en contra el Ministerio por la presunta imposición de las barreras burocráticas detalladas en el Anexo 1 de la presente resolución. Asimismo, incorporó como tercero administrado a la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas, carga y mercancías (en adelante, SUTRAN), al procedimiento.

4. El 27 de septiembre de 2019, el Ministerio presentó sus descargos en base a lo siguiente:

(i) El artículo 3 de la Ley 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 medio ambiente y la comunidad en su conjunto.

(ii) El artículo 12 de dicha norma, señala que la competencia de gestión consiste en la facultad que tienen las autoridades competentes para

implementar los principios rectores y las disposiciones de transporte y tránsito terrestre contenidos en la referida ley y en su reglamento, aprobado mediante el Decreto Supremo 025-2008-MTC (en adelante, el Reglamento de CITV).

(iii) Asimismo, el artículo 16 de la misma ley indica que el Ministerio es el órgano rector en el ámbito nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente en materia normativa para dictar los reglamentos nacionales establecidos, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito y, en materia de gestión, mantener un sistema estándar de homologación y revisiones técnicas de vehículos conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente.

(iv) Por otro lado, el artículo 3 de la Ley 29237, establece que el Ministerio es el ente rector en materia de transportes y tránsito terrestre, tiene competencia exclusiva para normar y gestionar el Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular, dicha competencia ha sido reconocida por el Tribunal Constitucional en su jurisprudencia recaída en el Expediente 00027-2010-PI/TC. Por lo que, dadas las competencias otorgadas, el Ministerio puede regular la autorización y funcionamiento de los CITV.

(v) El Ministerio es la entidad competente para establecer la regulación respecto de los CITV como son los aspectos vinculados a la autorización y/o funcionamiento de dichos agentes a nivel nacional, lo cual, incluye el marco regulatorio referido a los requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes para la prestación del referido servicio.

(vi) El objeto del Reglamento de CITV es establecer el procedimiento general de implementación del sistema nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares (en adelante, ITV), el procedimiento, requisitos y condiciones de operación que deben cumplir las personas naturales o jurídicas para ser autorizadas como CITV, el procedimiento a través del cual los CITV autorizaos efectuarán la ITV y, de ser el caso emitirán los certificados de ITV y el procedimiento de selección y contratación de las entidades supervisoras de los CITV.

(vii) De acuerdo al artículo 4.7 del Reglamento de CITV, el Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado a través de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15 (en adelante, el Manual de ITV) es el documento que establece los lineamientos generales a tener en cuenta durante la inspección técnica vehicular, identifica los elementos, componentes y equipos de los vehículos que deban ser inspeccionados y señalan el método para la inspección de cada uno de ellos.

(viii) El Indecopi mediante Resolución 0652-2016/SDC-INDECOPI señaló que el Ministerio dentro de su función normativa (como emitir reglamentos) debe tener en cuenta su orientación hacia el resguardo de la seguridad y salud, así como la protección del medio ambiente. Asimismo, se debe

considerar el criterio adoptado a través de la Resolución 0028-2017/CEB-INDECOPI.

(ix) El Ministerio es competente para establecer la regulación respecto de los CITV, como son los aspectos vinculados a la autorización y/o funcionamiento de dichos agentes a nivel nacional, lo cual, incluye el marco regulatorio referido a los requerimientos para el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes para la prestación del servicio de inspección.

(x) Los argumentos aportados por la denunciante no califican como indicios suficientes de la carencia de razonabilidad de las barreras burocráticas denunciadas, debido a que no se ha acreditado la arbitrariedad y/o desproporcionalidad de las medidas denunciadas, por tal motivo sus argumentos no califican como indicios.

(xi) Los argumentos aportados por la denunciante como indicios de la carencia de razonabilidad de los impedimentos denunciados consisten en meras afirmaciones genéricas que no califican como indicios suficientes.

(xii) La denunciante cuestiona la pertinencia de una política pública de regulación de seguridad vial, la cual tiene sustento en disposiciones nacionales y documentos internacionales inclusive, que califican este tipo de regulación como políticas públicas del sector transporte, tal como lo ha previsto la Política Nacional del Sector Transportes, aprobado por la Resolución Ministerial 817-2006-MTC/09.

(xiii) Citó un índice de comparación entre cantidad de vehículos y mortalidad del año 2008 de los países de la región y Alemania. Asimismo, señala que frente a la problemática de los accidentes de tránsito es necesaria la exigencia de los requisitos denunciados para su solución, debido a que, estos se encuentran ligados al procedimiento de autorización de un CITV, para garantizar que los agentes económicos presten sus servicios en condiciones de calidad y seguridad.

(xiv) Las medidas cuestionadas se condicen con los intereses públicos protegidos que están a cargo del Ministerio, tal es el caso de los estándares de adecuada infraestructura para la prestación del servicio de ITV, motivo por el cual dichas medidas cumplen con los parámetros de razonabilidad respectivos.

5. El 9 de octubre de 2019, la SUTRAN presentó sus descargos en base a los siguientes fundamentos:

(i) El artículo 3 de la Ley 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

LPDERECHO.PE

seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

(ii) Por su parte, el literal b del artículo 23 de la Ley 27181 señala que, entre los reglamentos que se podrán dictar, se encuentra el Reglamento Nacional de Vehículos, que a su vez contiene los procedimientos técnicos administrativos para la homologación de vehículos nuevos que se incorporan a la operación en la red vial y los correspondientes al sistema de inspecciones técnicas vehiculares.

(iii) Las medidas cuestionadas superan el análisis de legalidad, ya que han sido emitidas al amparo de las competencias del Ministerio y utilizando los procedimientos y formalidades que exige el marco legal vigente para su imposición. Asimismo, no se ha contravenido normas o principios de simplificación administraba o cualquier otro dispositivo legal.

(iv) Los argumentos de carencia de razonabilidad presentados por las denunciantes colisionan directamente con lo establecido en el inciso b del artículo 16.2 del Decreto Legislativo 1256, debido a que cuestionan la pertenencia de una política pública. Al respecto, mediante la Resolución Ministerial 817-2006-MTC/09, el Ministerio aprobó la Política Nacional del Sector Transporte, siendo uno de sus lineamientos que rigen el sector la "Promoción del desarrollo, seguridad y calidad en los servicios de transportes y de logísticas vinculadas".

(v) Los CITV están encargados de certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos, así como el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normatividad nacional, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre y las condiciones ambientales saludables, por lo tanto, las medidas cuestionadas buscan que los CITV pueden cumplir con los propósitos de su creación, garantizando la continuidad del servicio.

6. Mediante Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019[3], la Comisión resolvió lo siguiente:

(i) Para las medidas descritas en los ítems (i) y (ii) del Anexo 1 de la presente resolución, declaró barrera burocrática ilegal en tanto el Ministerio ha excedido sus facultades, en tanto, es competente únicamente para regular las características y especificaciones que deberá tener la infraestructura de los CITV siempre y cuando estén referidas a la realización de la inspección técnica vehicular, mas no para regular aspectos relacionados a los vehículos de los visitantes, o a las áreas verdes, vulnerando así el numeral 1.1 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG.

[3] Cabe precisar que mediante la Resolución 0022-2020/CEB-INDECOPI, la Comisión enmendó la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI debido a un error material contenido en la parte resolutiva de la misma; por lo que en lo sucesivo toda referencia al contenido de la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, se entenderá con la enmienda realizada.

(ii) Para la medida descrita en el ítem (xi) del Anexo 1 de la presente resolución, declaró barrera burocrática ilegal en tanto dicha medida ha sido exigida por el Ministerio, mediante actos administrativos, como requisito documental para la obtención de autorizaciones para operar como Centro de Inspección Técnica Vehicular, aun cuando dicha entidad no ha consignado dicho requisito en su TUPA.

(iii) Para la medida descrita en el ítem (xxi) del Anexo 1 de la presente resolución, declaró barrera burocrática ilegal en tanto dicha medida vulnera el artículo 44 del TUO de la LPAG, al no guardar relación con la finalidad del procedimiento de autorización para operar como Centro de Revisión Periódica de Cilindros.

(iv) Para las medidas descritas en los ítems (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (xv), (xvi) y (xvii) del Anexo 1 de la presente resolución, declaró barreras burocráticas carentes de razonabilidad que el Ministerio no ha cumplido con lo establecido en el artículo 18 del Decreto Legislativo 1256, ya que no presentó información que permita demostrar la razonabilidad de dichas medidas.

(v) Para las medidas descritas en los ítems (xix) y (xx) del Anexo 1 de la presente resolución, declaró que las denunciantes no aportaron indicios sobre la carencia de razonabilidad de las citadas medidas, razón por la cual no se realizó la evaluación de su razonabilidad.

(vi) Para las medidas descritas en los ítems (viii), (ix), (x), (xii), (xiii), (xiv), (xviii), (xxii), (xxiii), (xxiv), (xxv) del Anexo 1 de la presente resolución, declaró que las denunciantes no aportaron indicios suficientes sobre la carencia de razonabilidad de las citadas medidas por lo que no correspondía analizar su razonabilidad.

(vii) Dispuso la inaplicación con efectos generales respecto de las medidas descritas en los ítems (i), (ii) y (xxi) del Anexo 1 de la presente resolución, declarados ilegales. Asimismo, la sobre la medida descrita en el ítem (xi) del citado Anexo 1, declarado ilegal, dispuso la inaplicación únicamente en favor de Revisa Perú S.A.C.

(viii) Dispuso la inaplicación al caso en concreto de las medidas descritas en los ítems (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (xv), (xvi) y (xvii) del Anexo 1 de la presente resolución.

7. El 12 de diciembre de 2019, las denunciantes presentaron un escrito reiterando sus argumentos presentados en la denuncia.

8. El 27 de diciembre de 2019, el Ministerio interpuso un recurso de apelación contra la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, reiterando sus argumentos expuestos en sus descargos, y agregó lo siguiente:

(i) Sobre la ilegalidad de la medida descrita en el ítem (i) del Anexo 1 de la presente resolución, señala que los estacionamientos son exigidos para cumplir la finalidad de realizar la inspección técnica en un espacio en el que tanto vehículos como los usuarios del servicio se encuentren ordenados. No obstante, el requerir estacionamientos para visitantes, se sustenta en la finalidad contenida en el artículo 1 de la Ley 29237, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, así como establecer condiciones ambientales saludables. Esta exigencia garantiza que las vías aledañas al CITV no congestionen el tránsito vehicular.

(ii) Sobre la ilegalidad de la medida descrita en el ítem (xi) del Anexo 1 de la presente resolución, independientemente de su incorporación al TUPA, la exigencia de la póliza se sustenta en el legítimo derecho de garantizar la satisfacción de bienes constitucionalmente valiosos como la vida y la salud, y la integridad patrimonial de los vehículos. Ello por cuanto existe un riesgo potencial de las actividades propias del CITV sobre la integridad de las personas o el valor material de sus activos.

(iii) Sobre la ilegalidad de la medida descrita en el ítem (xxi) del Anexo 1 de la presente resolución, su legalidad ha sido ratificada mediante la Resolución 1451-2013/SDC-INDECOPI. Asimismo, se precisa que la carta fianza corresponde a un instrumento de garantía personal para el cumplimiento de las obligaciones. Del mismo modo, señala que el esquema de premio/castigo funciona toda vez que existe una amenaza latente de reversión del valor de la carta fianza a favor del acreedor, busca interiorizar *ex ante* la responsabilidad que tiene el solicitante respecto de la operación del servicio que realiza.

(iv) Sobre la carencia de razonabilidad de las medidas descritas en los ítems (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (xv), (xvi) y (xvii) del Anexo 1 de la presente resolución, reiteró los argumentos expuestos en sus descargos.

9. El 27 de diciembre de 2019, la SUTRAN interpuso un recurso de apelación contra la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, reiterando sus argumentos expuestos en sus descargos.

10. El 31 de diciembre de 2019, complementado mediante el escrito del 18 de febrero de 2020, las denunciantes interpusieron un recurso de apelación contra la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, reiterando algunos argumentos señalados en su denuncia, y agregó lo siguiente:

(i) Sobre la legalidad de las medidas descritas en los ítems (iii), (iv), (v) y (vi) del Anexo 1 de la presente resolución, la Comisión diferenció la ilegalidad de los estacionamientos para visitantes de los requeridos para los usuarios, pese a que estaría validando una manifiesta ilegalidad

siendo que el Ministerio no tiene atribuciones para generar dicha regulación pues la competencia es exclusiva de las municipalidades provinciales.

(ii) Sobre la legalidad de las medidas descritas en los ítems (vii) y (xxv) del Anexo 1 de la presente resolución, estas medidas constituyen una vulneración de la libre competencia y la vulneración del numeral 27.1 del artículo 27 de la Ley 30224, Ley que crea el Sistema Nacional para la Calidad y el Instituto Nacional de la Calidad.

(iii) Sobre la legalidad de las medidas en el ítem (xviii) del Anexo 1 de la presente resolución, la Comisión debió declarar la ilegalidad no solo de la exigencia de cumplir los lineamientos de la guía metodológica sino también del estudio de impacto vial por contravenir el artículo 25 de la Ley 29090, Ley de Regulación de Habilitaciones Urbanas y de Edificaciones.

(iv) Sobre los indicios insuficientes vinculados a las medidas descritas en los ítems (xxii), (xxiii) y (xxiv) del Anexo 1 de la presente resolución, señala que la Comisión no ha considerado que la labor de certificación que realizan las entidades es eminentemente técnica y que es realizada por los ingenieros y técnicos en base a destrezas manuales. Así debería validarse el caso en que haya una persona con muchos años de experiencia pero que trabaje en una persona jurídica recién constituida, ya que ello garantiza solvencia de la actividad de certificación.

(v) Sobre los indicios insuficientes vinculados a las medidas descritas en los ítems (xii), (xiii) y (xiv) del Anexo 1 de la presente resolución, no se cuestiona la existencia de un área mínima como concepto sino los criterio o parámetros tomados por el Ministerio para fijar dichas áreas, siendo que son arbitrarias y desproporcionadas en función a las dimensiones de los vehículos que pasan por el CITV. Asimismo, ello es grave dado que en Lima y Callao existe falta de terrenos disponibles con las características que señala la norma; y se debe considerar que los CITV se deben encontrar acreditados como organismo de inspección ante el INACAL y que la Norma Técnica Peruana NTP-ISO/IEC 17020-2012 no ha establecido ningún parámetro rígido de metraje en el área de los establecimientos de inspección.

11. El 2 de marzo de 2020, mediante la Resolución 0141-2020/STCEB-INDECOPI, la Secretaría Técnica de la Comisión dispuso, entre otros[4], lo siguiente:

(i) Conceder recurso de apelación al Ministerio y a la SUTRAN contra los resuelves tercero y séptimo de la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI.

[4] Asimismo, dispuso declarar consentido los ítems (viii), (ix), (x), (xiii), (xiv), (xv), (xvi), (xvii), (xix), (xx), (xxii) y (xxiv) del resuelve cuarto, el resuelve quinto y los ítems (viii), (ix), (xviii) y (xxv) del resuelve sexto de la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, indicados en el Anexo 1 de la presente resolución.

(ii) Conceder recurso de apelación a las denunciantes en contra de los ítems (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (xviii) y (xxv) del Anexo 1 de la presente resolución, señalados en el resuelve cuarto de la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI; así como en contra de los ítems (xii), (xiii), (xiv), (xxii), (xxiii) y (xxiv) del citado Anexo 1, señalados en el resuelve sexto de la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI.

II. CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

12. Determinar si corresponde confirmar o no lo resuelto por la Comisión en la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, respecto de la ilegalidad o carencia de razonabilidad de las medidas señaladas en el Anexo 1 de la presente resolución.

III. ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

III.1 Cuestiones previas

A. Precisión de las barreras burocráticas y medios de materialización

13. Mediante la Resolución 0422-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión admitió a trámite, entre otros, las medidas señaladas en los ítems (xi) y (xviii) del Anexo 1 de la presente resolución:

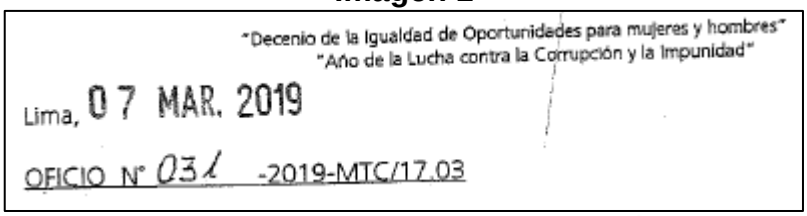
- (Ítem xi) La exigencia de presentar una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual por el monto de sesenta (60) Unidades Impositivas Tributarias (UIT) para operar como Centro de Inspección Técnica Vehicular, materializado en literal l) del numeral 37.1) del artículo 37 del Reglamento de CITV y en los Oficios 447-2018-MTC/15.03 y 031-2018-MTC/17.03.

- (Ítem xviii) La exigencia de considerar los lineamientos establecidos en la “Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial” aprobada por la Resolución Directoral 15288-2007-MTC/15, para la presentación del requisito denominado Estudio de Impacto Vial, materializada, entre otros, en el Oficio 31-2018-MTC/17.03.

14. Al respecto, este Colegiado considera pertinente precisar que, sobre las medidas contenidas en los ítems (xi) y (xviii) del Anexo 1 de la presente resolución, el Oficio 31-**2018**-MTC/17.03 que materializaría la barrera denunciada fue emitido el 7 de marzo de 2019, por lo que su denominación correcta debería ser Oficio 031-**2019**.MTC/17.03; y es como se considerará en lo sucesivo, tal como se aprecia a continuación:

LP DERECHO.PE

Imagen 1


"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

Lima, 07 MAR. 2019

OFICIO N° 031 -2019-MTC/17.03

15. La precisión realizada no afecta el derecho de defensa del Ministerio o de la SUTRAN, toda vez que sus argumentos presentados se han destinado a cuestionar la legalidad y razonabilidad de las medidas en los términos en que se han precisado, siendo que fue de tal forma como se puede desprender el contenido de la denuncia sobre las medidas cuestionadas.

B. Sobre la admisión a trámite de las medidas descritas en los ítems (iii), (iv), (v) y (xviii) del Anexo 1

16. Mediante la Resolución 0422-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión admitió a trámite las medidas indicadas en los ítems (iii), (iv) y (v) del Anexo 1 de la presente resolución, materializadas en el numeral 2.4.2 del Anexo 2 del Manual de ITV, las cuales presuntamente disponen la exigencia de un número mínimo de estacionamientos dependiendo del tipo de línea de inspección vehicular (liviana, pesada, mixta).

17. Del mismo modo, se admitió a trámite la medida indicada en el ítem (xviii) del Anexo 1 de la presente resolución, vinculado con la exigencia de considerar los lineamientos establecidos en la "Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial" aprobada por la Resolución Directoral 15288-2007-MTC/15, para la presentación del requisito denominado Estudio de Impacto Vial, presuntamente materializado en literal j) del numeral 37.1) del artículo 37 del Reglamento de CITV, y en los Oficios 447-2018-MTC/15.03, 2697-2018-MTC/15.03 y 31-2019-MTC/17.03.

18. Sobre el particular, el artículo 10 del TUO de la LPAG contempla entre las causales de nulidad del acto administrativo, la contravención a lo dispuesto en la Constitución y en las leyes o a las normas reglamentarias[5].
19. Sobre la contravención a las normas, en atención al principio de legalidad[6], las autoridades administrativas están obligadas a actuar -y consecuentemente

[5] **DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**
Artículo 10.- Causales de nulidad.
Son vicios del acto administrativo, que causan su nulidad de pleno derecho, los siguientes:
1. La contravención a la Constitución, a las leyes o a las normas reglamentarias.
(…).

[6] **DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**
TÍTULO PRELIMINAR
Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo
1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

emitir actos administrativos- con sujeción a la Constitución, **la ley** y al derecho, siempre en el marco de las facultades que les hayan sido atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les confirieron aquellas.

20. En ese sentido, los actos administrativos deben observar las leyes del marco jurídico vigente al momento de su emisión, como por ejemplo el Decreto Legislativo 1256 y el Código Procesal Civil.

21. Al respecto, el artículo 27 del Decreto Legislativo 1256 dispone que los órganos resolutivos en eliminación de barreras burocráticas, de ser el caso, declaran la improcedencia de la denuncia de parte de acuerdo con los supuestos del Código Procesal Civil[7].

22. En esa línea la referida norma faculta a los órganos resolutivos a declarar la improcedencia de manera liminar o **de ser necesario,** luego de admitida a trámite la denuncia.

23. Por su parte, el artículo 427 del Código Procesal Civil, norma de aplicación supletoria para los procedimientos administrativos[8], señala que se deberá declarar la improcedencia de la demanda (en este caso, de la denuncia) cuando manifiestamente: (i) el denunciante carezca de legitimidad para obrar; (ii) el denunciante carezca de interés para obrar; (iii) se advierta caducidad del derecho; (iv) no exista conexión lógica entre los hechos y el petitorio; y, (v) **el petitorio fuese jurídica o físicamente imposible**[9].

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

7 **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 27.- Improcedencia de la denuncia de parte
27.1. La Comisión, su Secretaría Técnica o la Sala, de ser el caso, declara la improcedencia de la denuncia de parte de acuerdo con los supuestos establecidos en el Código Procesal Civil.
27.2. En primera instancia, si la Comisión o su Secretaría Técnica, estima que la denuncia es improcedente, la declara de manera liminar, finalizando así el procedimiento. Si el defecto se refiere a alguna de las pretensiones, la declaración de improcedencia se limita a aquellas que adolecen del defecto advertido por la Comisión o su Secretaría Técnica, pudiendo admitir los demás extremos.
27.3. Si la Comisión lo considera necesario, también puede declarar la improcedencia de la denuncia, luego de admitida a trámite y presentados los descargos.
(…).

8 **DECRETO SUPREMO 006-2017-JUS. TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444 - LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**
TÍTULO PRELIMINAR
Artículo VIII.- Deficiencia de fuentes.
1. Las autoridades administrativas no podrán dejar de resolver las cuestiones que se les proponga, por deficiencia de sus fuentes; en tales casos, acudirán a los principios del procedimiento administrativo previstos en esta Ley; en su defecto, a otras fuentes supletorias del derecho administrativo, y sólo subsidiariamente a éstas, a las normas de otros ordenamientos que sean compatibles con su naturaleza y finalidad.
2. Cuando la deficiencia de la normativa lo haga aconsejable, complementariamente a la resolución del caso, la autoridad elaborará y propondrá a quien competa, la emisión de la norma que supere con carácter general esta situación, en el mismo sentido de la resolución dada al asunto sometido a su conocimiento.

9 **RESOLUCIÓN MINISTERIAL 10-93-JUS, TEXTO UNICO ORDENADO DEL CODIGO PROCESAL CIVIL**
Artículo 427.- Improcedencia de la demanda. -
El Juez declarará improcedente la demanda cuando:
1. El demandante carezca evidentemente de legitimidad para obrar;
2. El demandante carezca manifiestamente de interés para obrar;
3. Advierta la caducidad del derecho;
4. No exista conexión lógica entre los hechos y el petitorio; o
6. El petitorio fuese jurídica o físicamente imposible.

24. Los numerales 3 y 4 del artículo 3 del Decreto Legislativo 1256, definen a una barrera burocrática como aquella exigencia, requisito, limitación, prohibición y/o cobro impuesto por cualquier entidad, dirigido a condicionar, restringir u obstaculizar el acceso y/o permanencia de los agentes económicos en el mercado y/o incidir en la tramitación de los procedimientos administrativos, materializadas en actos administrativos, **disposiciones administrativas** y/o actuaciones materiales de la Administración Pública[10].

25. Asimismo, según el numeral 6.1 del artículo 6 del Decreto Legislativo 1256, la Comisión y la Sala son competentes para conocer los actos administrativos, disposiciones administrativas y actuaciones materiales que impongan barreras burocráticas ilegales y/o carentes de razonabilidad y disponer su inaplicación[11].

26. De lo expuesto se entiende que, la Comisión y la Sala, de ser el caso, deberán verificar que las medidas denunciadas califiquen como barreras burocráticas, para lo cual las mismas deben encontrarse materializadas en actos administrativos, disposiciones administrativas o actuaciones de la Administración Pública.

27. Considerando el marco normativo citado, de la revisión del numeral 2.4.2 del Anexo 2 del Manual de ITV, se evidencia que dispuso lo siguiente:

MANUAL DE ITV, RESOLUCIÓN DIRECTORAL 15288-2007-MTC/15

2.4. ZONAS DE ESTACIONAMIENTO
2.4.2. El Centro de Inspección Técnica Vehicular-CITV debe contar como mínimo, con las áreas de estacionamiento o filas, por línea de inspección que a continuación se indican,

(…).

10 **DECRETO LEGISTLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 3.- Definiciones
Para efectos de la presente ley, debe tenerse en cuenta las siguientes definiciones:
(...)
3. Barrera burocrática: 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. La sola calidad de exigencia, requisito, limitación, prohibición y/o cobro no implica necesariamente su carácter ilegal y/o su carencia de razonabilidad.
(…).
4. Formas de materialización: las barreras burocráticas se materializan a través de actos administrativos, disposiciones administrativas y/o actuaciones materiales.

11 **DECRETO LEGISLATIVO 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 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.
(…).

entendiéndose que son áreas exclusivas para el estacionamiento de los vehículos dentro del proceso de inspección y no áreas de parqueo para funcionarios y visitantes.

Tipo de línea	Estacionamientos / línea de revisión, mínimo		Dimensión por estacionamiento
	Pre-revisión	Post- revisión	
Pesados	Igual a la capacidad de atención por hora	La mitad a la capacidad de atención por hora	3,5 x 12 m
Livianos			3 x 6 m
Mixta			3,5 x 12 m
Menor			1 x 2 m
Los Centros de Inspección Técnica Vehicular-CITV deben cumplir con el número mínimo de estacionamientos determinados en la presente tabla para cada tipo de línea individualmente considerada.			

28. Si bien la referida tabla señala que se debe cumplir con un número mínimo de estacionamientos, no señala el número exacto, sino que únicamente hace referencia a cómo se debe calcular dicha cantidad de estacionamientos.

29. Al respecto, se indica que el número mínimo de estacionamientos se calcularía en función a la capacidad de atención por hora, la cual está indicada en el artículo quinto de la Resolución Directoral 2303-2009-MTC/15[12]; sin embargo, del contenido de la denuncia no se observa que las denunciantes hayan tratado de establecer un vínculo con la referida norma para determinar la materialización de la barrera burocrática.

30. Del mismo modo, tampoco se evidencia en el expediente que la Comisión o su Secretaría Técnica hayan cursado algún requerimiento de información a las denunciantes con la finalidad de que se pueda determinar de forma clara y precisa la materialización de las medidas cuestionadas y, según ello, realizar una evaluación de legalidad y razonabilidad de forma completa.

31. Por ello, la exigencia exacta de un número determinado de estacionamiento en función al tipo de línea de inspección no estaría contenida en la disposición que habrían indicado las denunciantes y que admitió a trámite la Comisión, por lo que el numeral 2.4.2 del Anexo 2 del Manual de ITV no materializa, de forma clara y precisa, las barreras burocráticas denunciadas.

32. Por otro lado, el literal j del numeral 37.1 del artículo 37 del Reglamento de CITV y en el Oficio 31-2019-MTC/17.03 señalan lo siguiente:

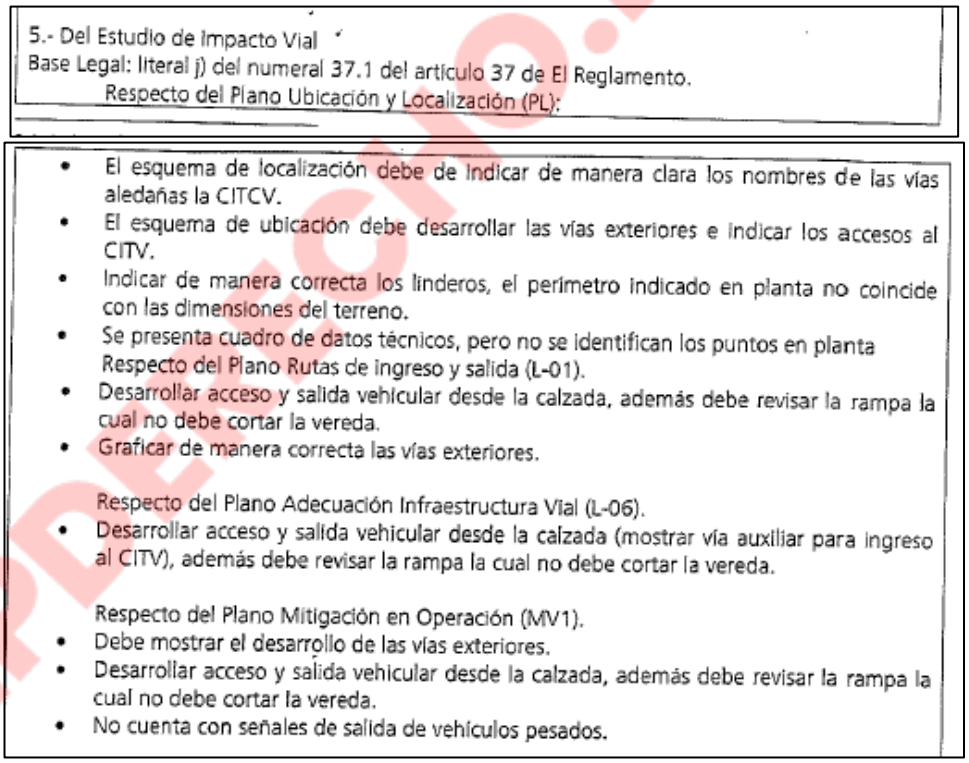
REGLAMENTO DE CITV, DECRETO SUPREMO 025-2008-MTC

---

12 **RESOLUCION DIRECTORAL 2303-2009-MTC-15, Modifican Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares y formatos de Certificación Técnica Vehicular Complementaria y determinan capacidad máxima de inspección por tipo de línea de inspección técnica vehicular**
(…)
Artículo Quinto.- Capacidad de inspección por tipo de línea de inspección técnica vehicular
La capacidad máxima de inspecciones técnicas por hora y tipo de línea de inspección técnica vehicular es la siguiente:
- Línea de inspección técnica vehicular tipo liviano: máximo 12 vehículos por hora.
- Línea de inspección técnica vehicular tipo pesado: máximo 6 vehículos por hora.
- Línea de inspección técnica vehicular tipo menor: máximo 12 vehículos por hora.
- Línea de inspección técnica vehicular tipo mixta: máximo 12 vehículos por hora o 6 vehículos pesados por hora. En caso se realice la inspección conjunta, se deberá efectuar sin superar los límites máximos antes referidos, teniendo en cuenta que la inspección de un vehículo pesado equivale a la inspección de dos vehículos livianos.

Artículo 37.- Requisitos documentales para solicitar la autorización como Centro de Inspección Técnica Vehicular – CITV
37.1 Las personas naturales o jurídicas que soliciten autorización para ser designadas como Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV deben presentar ante la autoridad competente del Ministerio los siguientes documentos:
(…).
j) Copia simple del Estudio de Impacto Vial que determine que el funcionamiento del Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV no genera impacto negativo en el tránsito del lugar en que se encuentre ubicado, emitido por la autoridad competente. En los casos en que dicho documento sea expedido por el Ministerio, solo consignar el número del documento.

Imagen 2 - Oficio 31-2019-MTC/17.03



5.- Del Estudio de Impacto Vial
Base Legal: literal j) del numeral 37.1 del artículo 37 de El Reglamento.
Respecto del Plano Ubicación y Localización (PL):

- El esquema de localización debe de indicar de manera clara los nombres de las vías aledañas la CITCV.
- El esquema de ubicación debe desarrollar las vías exteriores e indicar los accesos al CITV.
- Indicar de manera correcta los linderos, el perímetro indicado en planta no coincide con las dimensiones del terreno.
- Se presenta cuadro de datos técnicos, pero no se identifican los puntos en planta

Respecto del Plano Rutas de ingreso y salida (L-01).

- Desarrollar acceso y salida vehicular desde la calzada, además debe revisar la rampa la cual no debe cortar la vereda.
- Graficar de manera correcta las vías exteriores.

Respecto del Plano Adecuación Infraestructura Vial (L-06).

- Desarrollar acceso y salida vehicular desde la calzada (mostrar vía auxiliar para ingreso al CITV), además debe revisar la rampa la cual no debe cortar la vereda.

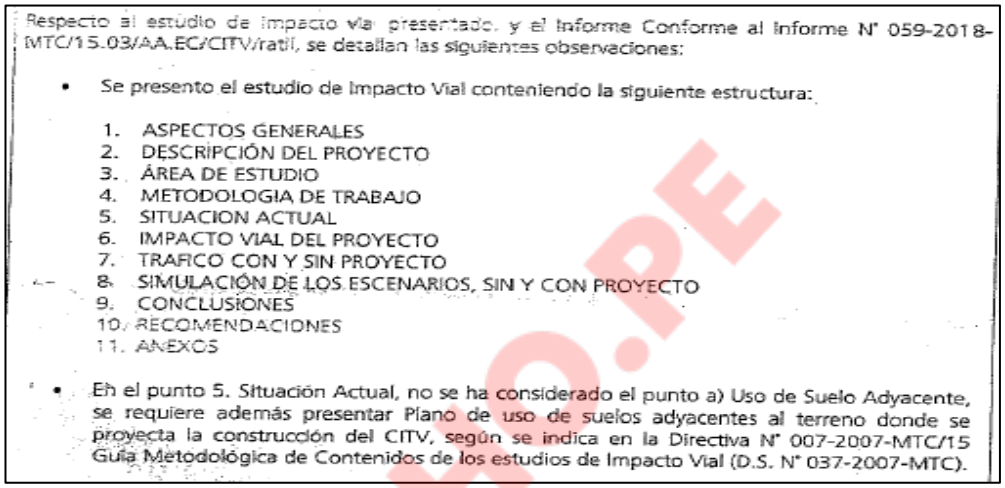
Respecto del Plano Mitigación en Operación (MV1).

- Debe mostrar el desarrollo de las vías exteriores.
- Desarrollar acceso y salida vehicular desde la calzada, además debe revisar la rampa la cual no debe cortar la vereda.
- No cuenta con señales de salida de vehículos pesados.

33. Se evidencia que en el Reglamento de CITV únicamente señala la obligación de presentar como requisito una copia del Estudio de Impacto Vial, pero no establece la obligatoriedad de seguir algún lineamiento o guía para su determinación, por lo que dicha norma no materializa la barrera burocrática denunciada.

34. De igual forma el Oficio 31-2019-MTC/17.03, si bien establece algunas observaciones que tiene el Estudio de Impacto Vial de manera específica, no ha determinado que se debe aplicar la Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial, a diferencia de como sí lo señala el Oficio 447-2018-MTC/15.03 y el Oficio 2697-2018-MTC/15.03, tal como se aprecia a continuación:

Imagen 3 - Oficio 447-2018-MTC/15.03



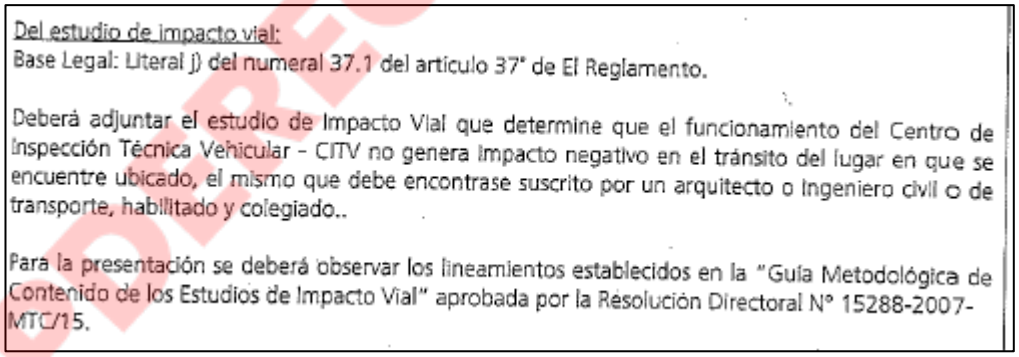
Respecto al estudio de impacto vial presentado, y el Informe Conforme al Informe N° 059-2018-MTC/15.03/AA.EC/CITV/ratif, se detallan las siguientes observaciones:

- Se presento el estudio de Impacto Vial conteniendo la siguiente estructura:

1. ASPECTOS GENERALES
2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
3. ÁREA DE ESTUDIO
4. METODOLOGIA DE TRABAJO
5. SITUACION ACTUAL
6. IMPACTO VIAL DEL PROYECTO
7. TRAFICO CON Y SIN PROYECTO
8. SIMULACIÓN DE LOS ESCENARIOS, SIN Y CON PROYECTO
9. CONCLUSIONES
10. RECOMENDACIONES
11. ANEXOS

- En el punto 5. Situación Actual, no se ha considerado el punto a) Uso de Suelo Adyacente, se requiere además presentar Plano de uso de suelos adyacentes al terreno donde se proyecta la construcción del CITV, según se indica en la Directiva N° 007-2007-MTC/15 Guía Metodológica de Contenidos de los estudios de Impacto Vial (D.S. N° 037-2007-MTC).

Imagen 4 - Oficio 2697-2018-MTC/15.03



Del estudio de impacto vial:
Base Legal: Literal j) del numeral 37.1 del artículo 37° de El Reglamento.

Deberá adjuntar el estudio de Impacto Vial que determine que el funcionamiento del Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV no genera impacto negativo en el tránsito del lugar en que se encuentre ubicado, el mismo que debe encontrase suscrito por un arquitecto o Ingeniero civil o de transporte, habilitado y colegiado..

Para la presentación se deberá observar los lineamientos establecidos en la "Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial" aprobada por la Resolución Directoral N° 15288-2007-MTC/15.

35. Se debe en cuenta que, en cuanto a los medios de materialización de las barreras burocráticas, estos deben establecer de forma clara y directa la 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; que ha sido denunciado y respecto de la cual se busca su inaplicación:

36. En el presente caso, a través de Resolución 0422-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión admitió a trámite la denuncia en los extremos indicados pese a que, como se ha demostrado, las barrera burocráticas denunciadas e indicadas en los ítems (iii), (iv) y (v) del Anexo 1 de la presente resolución, no se encuentran materializadas en la disposición administrativa y acto administrativo denunciados, por tanto, la primera instancia no verificó la materialización de la medida denunciada en el Manual de ITV, por un lado, ni en el literal j del numeral 37.1 del artículo 37 del Reglamento de CITV ni en el Oficio 31-2018-MTC/17.03, por otro lado; de manera previa a la admisión a trámite de la denuncia, contraviniendo así lo dispuesto en el artículo 27 del Decreto

Legislativo 1256, en concordancia con el numeral 5 del artículo 427 del Código Procesal Civil.

37. En consecuencia, corresponde declarar la nulidad parcial de la Resolución 0422-2019/CEB-INDECOPI del 6 de septiembre de 2019, en el extremo que admitió a trámite la denuncia respecto de las medidas indicadas en los ítems (iii), (iv) y (v) del Anexo 1 de la presente resolución, materializadas en el numeral 2.4.2 del Anexo 2 del Manual de ITV, y la indicada en el ítem (xviii) del referido anexo materializada en el literal j del numeral 37.1 del artículo 37 del Reglamento de CITV y en el Oficio 31-2018-MTC/17.03, consistentes en:

- La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con dieciocho (18) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo “liviana”.
- La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con nueve (9) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo “pesados”.
- La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con nueve (9) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo “mixta”.
- La exigencia de considerar los lineamientos establecidos en la “Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial” aprobada por la Resolución Directoral 15288-2007-MTC/15, para la presentación del requisito denominado Estudio de Impacto Vial.

38. Asimismo, al amparo del artículo 13[13] del TUO de la LPAG, se declara la nulidad de todos los actos sucesivos vinculados al extremo de dicha resolución cuya nulidad ha sido declarada, incluida la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI en la parte que determinó la carencia de razonabilidad de las medidas señaladas en los ítems (iii), (iv) y (v) del Anexo 1 de la presente resolución, y resolvió sobre la legalidad de la materialización del ítem (xviii) del mismo anexo.

39. No obstante, en aplicación del numeral 225.2 del artículo 225 del TUO de la LPAG[14] y debido a que este Colegiado cuenta con los elementos suficientes para emitir un pronunciamiento sobre el extremo declarado nulo, en particular, respecto de la medida descrita en el ítem (xviii) del Anexo 1 de la presente resolución.

---

13 **DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**
Artículo 13.- Alcances de la nulidad
13.1 La nulidad de un acto sólo implica la de los sucesivos en el procedimiento, cuando estén vinculados a él.
(...).

14 **DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**
Artículo 225.- Resolución
(…)
225.2 Constatada la existencia de una causal de nulidad, la autoridad, además de la declaración de nulidad, resolverá sobre el fondo del asunto, de contarse con los elementos suficientes para ello. Cuando no sea posible pronunciarse sobre el fondo del asunto, se dispondrá la reposición del procedimiento al momento en que el vicio se produjo.

40. Así, de acuerdo con el artículo 27 del Decreto Legislativo 1256 y con el numeral 2 del artículo 427 del Código Procesal Civil, se debe declarar la improcedencia de la denuncia respecto de dicho extremo por ser un petitorio jurídicamente imposible, debido a que lo cuestionado no puede ser atendido en el presente procedimiento por cuanto la medida denunciada en el ítem (xviii) del Anexo 1 no se encuentra materializada en la disposición administrativa y en el acto administrativo (literal j del numeral 37.1 del artículo 37 del Reglamento de CITV y en el Oficio 31-2018-MTC/17.03) presentadas por las denunciantes, siendo que las mismas no califican como barreras burocráticas en los términos del Decreto Legislativo 1256.

41. Por otro lado, cabe mencionar que la Sala no cuenta con los elementos suficientes sobre la materialización de las medidas señaladas en los ítems (iii), (iv) y (v) del Anexo 1 de la presente resolución. Por tal motivo, se ordena a la Comisión que, a través de su Secretaría Técnica, pueda realizar un requerimiento de información a las denunciantes sobre cuáles son las disposiciones o actos que contienen, de forma clara y precisa, las barreras burocráticas denunciadas en atención a lo señalado previamente y lo que indica la Resolución Directoral 2303-2009-MTC/15.

42. Cabe precisar que, en tanto esta Sala no emitirá un pronunciamiento de fondo sobre dichas medidas, carece de objeto pronunciarse sobre los argumentos planteados en apelación por las partes del procedimiento en estos aspectos.

C. Sobre la procedencia de las medidas descritas en los ítems (xxi), (xxiv) y (xxv) del Anexo 1

43. Mediante la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión declaró que la medida indicada en el ítem (xxi) del Anexo 1 es una barrera burocrática ilegal; así como resolvió que las medidas descritas en los ítems (xxiv) y (xxv) del Anexo 1 son barreras burocráticas legales y que las denunciantes no habrían aportado indicios suficientes que permitan realizar el análisis de razonabilidad.

44. Sobre el particular, el artículo 58[15] del TUO de la LPAG dispone que los administrados únicamente se encuentran obligados a presentar los requisitos (documentos) señalados en el TUPA de la entidad. A contrario, los requisitos que las entidades no hayan compendiado en su TUPA no podrán ser exigidos

[15] **DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**
Artículo 58.- Régimen de entidades sin Texto Único de Procedimientos Administrativos vigente
(…)
58.2 El incumplimiento de las obligaciones de aprobar y publicar los Texto Único de Procedimientos, genera las siguientes consecuencias:
1. Para la entidad, la suspensión de sus facultades de exigir al administrado la tramitación del procedimiento administrativo, la presentación de requisitos o el pago del derecho de tramitación, para el desarrollo de sus actividades. (…).

(requeridos) a los administrados a efectos de tramitar un procedimiento administrativo.

45. En ese sentido, si bien las Directivas 002-2002-MTC/15 y 004-2010-MTC/15 prevén la acreditación de los requisitos señalados en los ítems (xxi), (xxiv) y (xxv) del Anexo 1 de la presente resolución, ello no resulta suficiente para determinar que el Ministerio lo requiere a los administrados; sino que se deberá confrontar que el mismo se encuentra contemplado en el TUPA de la entidad como requisito de los referidos procedimientos.

46. Al respecto, el TUPA del Ministerio fue aprobado por Decreto Supremo 008-2008-MTC, y modificatorias, vigente desde el 3 de marzo de 2002. De su revisión se verifica que el Ministerio no habría, siquiera, compendiado los procedimientos en los cuáles se requieren los referidos requisitos, por lo que estos se encontrarían únicamente contenidos en las directivas señaladas.

47. Por ello, conforme al artículo 58 del TUO de la LPAG, **la presentación de dichos documentos no resulta oponibles a ningún administrado**, incluyendo a las denunciantes.

48. En este punto del análisis es importante mencionar que, de acuerdo con el artículo 3 del Decreto Legislativo 1256[16], **solo podrán ser materia de análisis en un procedimiento de eliminación de barreras burocráticas aquellas medidas impuestas a los administrados**, de manera real, mediante actos administrativos; o, de manera potencial, a través de normas o disposiciones administrativas que resulten oponibles a todos los administrados[17].

49. En el presente caso, se ha verificado que los requisitos cuestionados como barreras burocráticas no resultaban oponibles a los administrados, debido a que no se encontraban establecidos en el TUPA del Ministerio, incluso antes de la presentación de la denuncia.

50. De lo expuesto se aprecia que las medidas materia de análisis no califican como barreras burocráticas en los términos del artículo 3 del Decreto Legislativo 1256; y, por ende, resulta jurídicamente imposible que los cuestionados requisitos sean evaluados en un procedimiento de eliminación de barreras burocráticas.

---

16 **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 3.- Definiciones
Para efectos de la presente ley, debe tenerse en cuenta las siguientes definiciones: (…)
3. Barrera burocrática: 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. La sola calidad de exigencia, requisito, limitación, prohibición y/o cobro no implica necesariamente su carácter ilegal y/o su carencia de razonabilidad.

17 Ver Resolución 0078-2019/SEL-INDECOPI del 21 de marzo de 2019 y 0515-2019/SEL-INDECOPI del 25 de noviembre de 2019.

51. En tal sentido, de acuerdo con el artículo 27 del Decreto Legislativo 1256[18] y con el numeral 5 del artículo 427 del Código Procesal Civil[19], resulta improcedente este extremo de la denuncia.

52. Por lo expuesto, corresponde revocar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, del 3 diciembre de 2019, en el extremo que la Comisión declaró que la medida indicada en el ítem (xxi) del Anexo 1 es una barrera burocrática ilegal; así como resolvió que las medidas indicadas en los ítems (xxiv) y (xxv) indicados en los ítems (xxi) del Anexo 1, son barreras burocráticas legales y que las denunciantes no habrían aportado indicios suficientes que permitan realizar el análisis de razonabilidad; y, en consecuencia, declarar improcedente dichos extremos de la denuncia.

53. Cabe precisar que, en tanto esta Sala no emitirá un pronunciamiento de fondo sobre dichas medidas, carece de objeto pronunciarse sobre los argumentos planteados en apelación por las partes del procedimiento.

D. Sobre la validez de la Resolución 0141-2021/STCEB-INDECOPI

54. Mediante la Resolución 0141-2020/STCEB-INDECOPI, la Secretaría Técnica de la Comisión, por un lado, concedió el recurso de apelación a las denunciantes contra los puntos (vi) y (vii) del resuelve cuarto de la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI.

55. Al respecto, dichos puntos determinan que las barreras burocráticas cuestionadas son medidas legales; sin embargo, en el resuelve séptimo de la misma resolución se resuelve que esas mismas medidas constituyen en barreras burocráticas carentes de razonabilidad.

56. El artículo 217 del TUO de la LPAG[20] señala que frente a un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo,

---

18 **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 27.- Improcedencia de la denuncia de parte
27.1. La Comisión, su Secretaría Técnica o la Sala, de ser el caso, declara la improcedencia de la denuncia de parte de acuerdo con los supuestos establecidos en el Código Procesal Civil.
27.2. En primera instancia, si la Comisión o su Secretaría Técnica, estima que la denuncia es improcedente, la declara de manera liminar, finalizando así el procedimiento. Si el defecto se refiere a alguna de las pretensiones, la declaración de improcedencia se limita a aquellas que adolecen del defecto advertido por la Comisión o su Secretaría Técnica, pudiendo admitir los demás extremos.
27.3. Si la Comisión lo considera necesario, también puede declarar la improcedencia de la denuncia, luego de admitida a trámite y presentados los descargos.
(…).

19 **CÓDIGO PROCESAL CIVIL**
Artículo 427. - Improcedencia de la demanda.
El Juez declarará improcedente la demanda cuando:
(…)
5. El petitorio fuese jurídica o físicamente imposible. (…).

20 **DECRETO SUPREMO 006-2017-JUS, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**
Artículo 217. Facultad de contradicción

procede su contradicción en la vía administrativa mediante los recursos administrativos.

57. De tal forma, se entiende que la facultad de interponer recursos administrativos importa el hecho de que el acto administrativo cuestionado debe generar una afectación a los derechos o intereses del administrado que pretenden su impugnación.

58. En el presente caso, si bien mediante la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI se determinó que las medidas indicadas en los ítems (vi) y (vii) del Anexo 1 constituían barreras burocráticas legales, lo que claramente sí afectan los intereses de las denunciantes, también se declaró que dichas medidas son carentes de razonabilidad y se dispuso su inaplicación al caso en concreto.

59. Ello es importante porque mediante dicho acto se emitió un pronunciamiento sobre el fondo de la controversia y se tuteló lo pretendido por las denunciantes al activar el mecanismo de eliminación de barreras burocráticas, la cual es la inaplicación propiamente de las medidas que se cuestionen.

60. De tal forma, este Colegiado considera que la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI no es un acto que haya afectado algún derecho o interés de las denunciantes, en el extremo señalado en el presente acápite, siendo que se dispuso la inaplicación de las medidas denunciadas, por lo que no correspondía que la Secretaría Técnica de la Comisión otorgue el recurso de apelación a su favor.

61. Sobre el particular, el numeral 2 del artículo 10 del TUO de la LPAG, contempla como una causal de nulidad del acto administrativo la contravención a lo dispuesto por las leyes, encontrándose entre estas últimas aquellas disposiciones contenidas en el mencionado cuerpo legal, así como en otros dispositivos normativos que resulten aplicables[21].

62. En aplicación de la citada norma, la Resolución 0141-2020/STCEB-INDECOPI, del 2 marzo de 2020 debe ser declarada nula en parte por contravenir el numeral por contravenir el numeral 217.1 del artículo 217 del TUO de la LPAG.

217.1 Conforme a lo señalado en el artículo 120, frente a un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, procede su contradicción en la vía administrativa mediante los recursos administrativos señalados en el artículo siguiente, iniciándose el correspondiente procedimiento recursivo.

[21] **DECRETO SUPREMO 006-2017-JUS, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**
Artículo 10.- Causales de nulidad
Son vicios del acto administrativo, que causan su nulidad de pleno derecho, los siguientes:
1. La contravención a la Constitución, a las leyes o a las normas reglamentarias. (…).

63. Asimismo, en aplicación de lo dispuesto en el numeral 225.2 del artículo 225 del TUO de la Ley 27444[22], corresponde declarar improcedente el citado recurso de apelación formulado por las denunciantes.

64. Finalmente, cabe señalar que debido a que se ha declarado la improcedencia del recurso de apelación, carece de objeto evaluar los argumentos formulados en dicha impugnación, en lo referido a las medidas indicadas en los ítems (vi) y (vii) del Anexo 1 de la presente resolución.

III.2 Cuestiones en discusión

A. Análisis de legalidad de las medidas cuestionadas

A.1 Marco normativo de competencias del Ministerio

65. De acuerdo con lo establecido en la Ley de Transporte, el Ministerio cuenta con competencias de gestión para mantener un sistema estándar de homologación y revisión técnica de vehículos[23].

66. Asimismo, la referida ley dispone que el Ministerio cuenta con atribuciones normativas para aprobar, entre otras disposiciones, aquellas relacionadas a las características técnicas y requisitos relativos a la seguridad y emisiones que deben cumplir los vehículos para ingresar al sistema nacional de transporte[24].

67. Mediante la Ley 29237[25], se crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, que tiene como objetivo certificar el buen

---

22 **DECRETO SUPREMO 006-2017-JUS, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**
Artículo 225.- Resolución (…)
225.2 Constatada la existencia de una causal de nulidad, la autoridad, además de la declaración de nulidad, resolverá sobre el fondo del asunto, de contarse con los elementos suficientes para ello. Cuando no sea posible pronunciarse sobre el fondo del asunto, se dispondrá la reposición del procedimiento al momento en que el vicio se produjo.

23 **LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE**
Artículo 16.- (…).
Competencias de gestión: (…).
h) Mantener un sistema estándar de homologación y revisiones técnicas de vehículos, conforme al reglamento nacional correspondiente. (…).

24 **LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE 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 el caso, ser desagregada:**
b) Reglamento Nacional de Vehículos.
Contiene las características y requisitos técnicos relativos a seguridad y emisiones que deben cumplir los vehículos para ingresar al sistema nacional de transporte y aquellos que deben observarse durante la operación de los mismos. Contiene también los pesos y medidas vehiculares máximos para operar en la red vial y las infracciones y sanciones respectivas.
Asimismo, contiene los procedimientos técnicos y administrativos para la homologación de vehículos nuevos que se incorporan a la operación en la red vial y los correspondientes al sistema de revisiones técnicas y de control aleatorio en la vía pública.
Establece que todo vehículo se encuentra obligado a cumplir con las normas de las revisiones técnicas.

25 La referida ley fue publicada en el Diario Oficial “El Peruano” el publicada el 28 de mayo de 2008.

funcionamiento y mantenimiento de los vehículos automotores y el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional.

68. Según el artículo 3 de la referida Ley[26], el Ministerio tiene competencia exclusiva para normar y gestionar el Sistema de Inspecciones Técnicas Vehiculares a nivel nacional, así como para otorgar autorizaciones para el funcionamiento de los CITV.

69. En esa línea, el artículo 5 de la Ley 29237, establece que las personas jurídicas que soliciten la autorización o funcionamiento de los CITV deben contar con la adecuada infraestructura, equipamiento y personal profesional-técnico acreditado.

70. Ahora bien, en ejercicio de sus competencias normativas, el Ministerio se encuentra facultado a dictar los reglamentos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito, tal y como se encuentra regulado en los artículos 11 y 16 la Ley de Transporte[27].

71. En razón de ello, aprobó el Reglamento, a través del cual se establecieron los requisitos para que una persona natural o jurídica, pueda obtener una habilitación como CITV, con el fin de realizar las inspecciones técnicas vehiculares mediante las cuales se evalúa, verifica y certifica el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos, a fin de garantizar la seguridad en el transporte y tránsito terrestre[28].

---

26 **LEY 29237, LEY QUE CREA EL SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES**
Artículo 3.- Autoridad competente
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector en materia de transportes y tránsito terrestre. Es la entidad del Estado que tiene competencia exclusiva para normar y gestionar el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares en el ámbito nacional, así como para fiscalizar y sancionar a los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV).
Puede, asimismo, establecer convenios con los gobiernos regionales y las municipalidades para el cumplimiento de los fines de la presente Ley.

27 **LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE**
Artículo 11.- De la competencia normativa
11.1 La competencia normativa consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional. Aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.
11.2 Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales.
(…)
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.

28 **DECRETO SUPREMO 025-2008-MTC- APRUEBAN EL REGLAMENTO NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES**
Artículo 4.- Definiciones
(…)

72. En específico, los artículos 30 y 37 del Reglamento de CITV[29], contienen los requisitos y condiciones para que una persona natural o jurídica, pueda obtener una autorización de funcionamiento como CITV. Entre estos se indica de manera general, **que deben contar con una adecuada infraestructura, equipamiento y personal profesional técnico.** Además, contiene requisitos y condiciones específicos relacionados con recursos humanos, sistema informático y de comunicaciones, equipamiento e infraestructura.

73. De acuerdo con lo expuesto, el Ministerio en el ejercicio de sus competencias cuenta con atribuciones para regular los requisitos y condiciones para otorgar una habilitación de CITV, así como el procedimiento de inspección técnica vehicular.

74. Por su parte, el Reglamento Nacional de Vehículos (en adelante, RNV), aprobado por Decreto Supremo 058-2003-MTC, establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para su ingreso, registro, tránsito, operación y retiro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre. El artículo 29 de dicho reglamento regula las conversiones de los vehículos originalmente diseñados para combustión de combustibles líquidos con la finalidad de instalar en ellos el equipamiento que permita su combustión a Gas Licuado de Petróleo (GLP) o a Gas Natural Vehicular (GNV)[30].

4.5. Inspección Técnica Vehicular: Procedimiento a cargo de los Centros de Inspección Técnica Vehicular – CITV, a través de la cual se evalúa, verifica y certifica el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos y el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte, tránsito terrestre y las condiciones ambientales saludables. Las Inspecciones Técnicas Vehiculares serán realizadas de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento, el Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares, la Tabla de Interpretación de Defectos de Inspecciones Técnicas Vehiculares y las disposiciones complementarias que se emitan al respecto.

[29] **DECRETO SUPREMO 025-2008-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES**
Artículo 30.- Condiciones para acceder a una autorización como Centros de Inspección Técnica Vehicular CITV
Para acceder a una autorización como Centro de Inspección Técnica Vehicular CITV, la persona natural o jurídica solicitante, debe cumplir con los requisitos y condiciones establecidas en el presente Reglamento de ITV, los mismos que están referidos a:
a. Condiciones generales
b. Recursos humanos
c. Sistema informático y de comunicaciones
d. Equipamiento
e. Infraestructura inmobiliaria
Asimismo, el Artículo 37 del Reglamento de ITV, establece los requisitos documentales para solicitar la autorización como Centro de Inspección Técnica Vehicular CITV.

[30] **DECRETO SUPREMO 058-2003-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE VEHÍCULOS**
Artículo 29.- Conversión del sistema de combustión de gasolina o diesel a GLP, GNV, sistema bi-combustible o sistema dual.
Las conversiones efectuadas a los vehículos con la finalidad de implementar en ellos el sistema de alimentación de combustible a GLP, GNV, sistemas bi-combustibles o sistemas duales, deberán constar en la Tarjeta de Identificación Vehicular o Tarjeta de Propiedad Vehicular, conforme lo establecido en el artículo anterior del presente Reglamento.
Dichas conversiones se realizarán usando cilindros y accesorios nuevos, conforme a los siguientes procedimientos:
A. Conversiones a GLP:
(…)
2. Autorización de Talleres de conversión para GLP:
(…)
2.2. La autorización, certificación y control de talleres de conversión se realizará de acuerdo al procedimiento que para dicho efecto establezca la DGCT en la Directiva correspondiente.
(…)
2. Autorización de Talleres de conversión para GNV:
(…)

75. Dicha disposición establece que la autorización, certificación y control de talleres de conversión se realizará de acuerdo con el procedimiento que para dicho efecto establezca la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio en las directivas correspondientes.

76. En tal sentido, el Ministerio tiene competencias para establecer requisitos y condiciones que se encuentren orientados a regular las actividades de operación de los CITV, así como aquellos vinculados con la emisión de autorización para operar como entidades certificadoras de conversiones a GLP y GNV, según sea el caso

A.2 Sobre la barrera burocrática detallada en los ítems (i) y (ii) del Anexo 2

77. Mediante la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión declaró barreras burocráticas ilegales las siguientes medidas por cuanto el Ministerio ha excedido sus facultades, en tanto, es competente únicamente para regular las características y especificaciones que deberá tener la infraestructura de los CITV siempre y cuando estén referidas a la realización de la inspección técnica vehicular, mas no para regular aspectos relacionados a los vehículos de los visitantes, o a las áreas verdes:

- La exigencia de que el centro de inspección técnica vehicular cuente con áreas verdes, materializada en numeral 2.1.4) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.
- La exigencia de que el CITV cuente con un número mínimo de cinco (5) estacionamientos para el estacionamiento de vehículos de los visitantes, materializada numeral 2.4.3) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.

78. El Ministerio, mediante su escrito de apelación, ha indicado que el establecer un número determinado de estacionamientos para visitantes forma parte del proceso de inspección porque garantiza que las vías públicas aledañas al CITV no congestionen el tránsito vehicular y cumpliendo el objetivo de la Ley 29237.

79. Sin embargo, conforme a lo indicado por la Comisión, las competencias del Ministerio se desprenden de lo que se encuentra detallado en los artículos 3 y 5 de la Ley 29237, y en concordancia con el artículo 36 del Reglamento de CITV[31], en tanto la infraestructura que se puede exigir a los CITV debe ser la

2.2. La autorización, certificación y control de talleres de conversión se realizará de acuerdo al procedimiento que para dicho efecto establezca la DGCT en la Directiva correspondiente.
(…).

31 **DECRETO SUPREMO 025-2008-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES**
Artículo 36.- Infraestructura Inmobiliaria
36.1 Cada Centro de Inspección Técnica Vehicular-CITV deberá estar ubicado sobre un terreno con una extensión mínima de 500 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo menor; de 1,500 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo liviano y de 2,000 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo pesado y/o mixta. Por cada línea adicional que pretenda operar el Centro de Inspección Técnica Vehicular, el terreno debe tener un área adicional de 200 m2 para el caso de una línea tipo menor y 500 m2 para el caso de una línea

adecuada para conseguir que el servicio de inspección técnica vehicular tenga un flujo ordenado tanto de los vehículos como de los usuarios del centro.

80. Asimismo, el Ministerio no ha señalado de qué forma los estacionamientos para visitantes, los cuales no forman parte del proceso de inspección técnica vehicular, o la exigencia de áreas verdes pueden conseguir la finalidad que la misma norma ha determinado sobre el flujo ordenado de vehículos del centro para el servicio de inspección técnica.

81. Teniendo en cuenta ello, este Colegiado considera que lo resuelto por la Comisión sí contiene un análisis de legalidad válido, a fin de que determinó que existe un exceso de competencias por parte del Ministerio al determinar las medidas señaladas previamente, por cuanto dichas competencias se restringen a la regulación de las condiciones y requisitos para el acceso o la permanencia de los CITV, así como aquellos vinculados con las actividades propias del proceso de inspección técnica vehicular, de acuerdo con la normativa citada previamente.

82. Por lo tanto, corresponde confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, en el extremo que declaró barreras burocráticas ilegales las medidas detalladas en los ítems (i) y (ii) del Anexo 2 de la presente resolución. Asimismo, corresponde confirmar dicha resolución en el extremo que ordenó la inaplicación con efectos generales de dichas medidas, su inaplicación al caso en concreto, y ordenó su publicación en el diario oficial "El Peruano", de acuerdo con lo establecido en la Directiva 002-2017/DIR-COD-INDECOPI.

A.3 Sobre la barrera burocrática detallada en el ítem (i) del Anexo 3

83. Mediante la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión declaró barreras burocráticas legal la exigencia de que el CITV deba tener las áreas de circulación y estacionamiento con el piso pavimentado o asfaltado, materializada en el numeral 2.2.3) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.

84. Conforme a lo indicado por la Comisión, las competencias del Ministerio se desprenden de lo que se encuentra detallado en los artículos 3 y 5 de la Ley 29237, y en concordancia con el artículo 36 del Reglamento de CITV[32], en tanto

liviana, pesada o mixta. La infraestructura inmobiliaria deberá ser colindante con la vía pública, sin generar impacto negativo en el tránsito del lugar en el que se encuentre ubicada y ser apta para realizar el servicio de Inspección Técnica Vehicular a que se refiere el presente Reglamento.
36.2 La infraestructura antes referida, deberá contar con una zona de inspección vehicular en donde se encuentre acondicionada por lo menos una Línea de Inspección Técnica Vehicular, con áreas administrativas y zonas de estacionamiento, que permitan el flujo ordenado de los vehículos y usuarios del centro.
36.3 Las especificaciones y características específicas que deberá cumplir la infraestructura requerida serán establecidas en las normas complementarias que emita la DGTT.

[32] **DECRETO SUPREMO 025-2008-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES**
Artículo 36.- Infraestructura Inmobiliaria
36.1 Cada Centro de Inspección Técnica Vehicular-CITV deberá estar ubicado sobre un terreno con una extensión mínima de 500 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo menor; de 1,500 m2 en caso pretenda

la infraestructura que se puede exigir a los CITV debe ser la adecuada para conseguir que el servicio de inspección técnica vehicular tenga un flujo ordenado tanto de los vehículos como de los usuarios del centro.

85. Teniendo en cuenta ello, este Colegiado considera que lo resuelto por la Comisión sí contiene un análisis de legalidad válido, a fin de que determinó que las competencias del Ministerio se restringen a la regulación de las condiciones y requisitos para el acceso o la permanencia de los CITV, así como aquellos vinculados con las actividades propias del proceso de inspección técnica vehicular, de acuerdo con la normativa citada previamente.

86. Así, respecto de la exigencia de que el CITV deba tener las áreas de circulación y estacionamiento con el piso pavimentado o asfaltado descrita en el ítem (i) del Anexo 3 de la presente resolución, se aprecia que dicha medida sí estaría orientada a regular un aspecto de la infraestructura que se encuentra directamente vinculado con la prestación del servicio de inspección vehicular, en lo referido al proceso mismo, y que el CITV cuente con una infraestructura adecuada que promueva ello.

87. De acuerdo con la metodología aprobada en el Decreto Legislativo 1256, a continuación, corresponde evaluar si el denunciante ha cumplido con presentar indicios que sustenten la carencia de razonabilidad de la medida cuestionada.

Argumentos de razonabilidad presentados por las denunciantes

88. De acuerdo con el artículo 16.1 del Decreto Legislativo 1256[33], los indicios que aporten los denunciantes deben estar dirigidos a sustentar que la barrera

operar una (1) línea de inspección tipo liviano y de 2,000 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo pesado y/o mixta. Por cada línea adicional que pretenda operar el Centro de Inspección Técnica Vehicular, el terreno debe tener un área adicional de 200 m2 para el caso de una línea tipo menor y 500 m2 para el caso de una línea liviana, pesada o mixta. La infraestructura inmobiliaria deberá ser colindante con la vía pública, sin generar impacto negativo en el tránsito del lugar en el que se encuentre ubicada y ser apta para realizar el servicio de Inspección Técnica Vehicular a que se refiere el presente Reglamento.
36.2 La infraestructura antes referida, deberá contar con una zona de inspección vehicular en donde se encuentre acondicionada por lo menos una Línea de Inspección Técnica Vehicular, con áreas administrativas y zonas de estacionamiento, que permitan el flujo ordenado de los vehículos y usuarios del centro.
36.3 Las especificaciones y características específicas que deberá cumplir la infraestructura requerida serán establecidas en las normas complementarias que emita la DGTT.

[33] **DECRETO LEGISLATIVO 1256, DECRETO LEGISLATIVO QUE APRUEBA LA LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 16.- Indicios sobre la carencia de razonabilidad
16.1 Los indicios a los que hace referencia el artículo precedente deben estar dirigidos a sustentar que la barrera burocrática califica en alguno de los siguientes supuestos:
a. Medida arbitraria: es una medida que carece de fundamentos y/o justificación, o que teniendo una justificación no resulta adecuada o idónea para alcanzar el objetivo de la medida; y/o
b. Medida desproporcionada: es una medida que resulta excesiva en relación con sus fines y/o respecto de la cual existe otra u otras medidas alternativas que puedan lograr el mismo objetivo de manera menos gravosa.
16.2 Sin que se considere como una lista taxativa, no se consideran indicios suficientes para realizar el análisis de razonabilidad los siguientes argumentos:
a. Que no se encuentren referidos a la barrera burocrática cuestionada.
b. Que tengan como finalidad cuestionar la pertinencia de una política pública.
c. Alegaciones o afirmaciones genéricas. Se deben justificar las razones por las cuales se considera que la medida es arbitraria y/o desproporcionada.
d. Alegar como único argumento que la medida genera costos.

denunciada resulta ser arbitraria (que carece de fundamentos y/o justificación, o que la justificación no resulta adecuada) y/o desproporcionada (que resulta excesiva en relación con su finalidad o que existen otras medidas alternativas menos gravosas).

89. Asimismo, el inciso 16.2 del artículo 16 la citada norma precisa que no se consideran indicios de razonabilidad los argumentos que: (i) no se encuentren referidos a la barrera burocrática cuestionada, (ii) tengan como finalidad cuestionar la pertinencia de una política pública, (iii) sean afirmaciones genéricas que no justifiquen las razones por las cuales se considera que la medida es arbitraria y/o desproporcional y, (iv) únicamente indiquen que la medida cuestionada genera costos.

90. Cabe precisar que este Colegiado considera que una alegación o afirmación genérica será aquel argumento que no explique los fundamentos específicos por los que las barreras burocráticas denunciadas y sus efectos califican como "arbitrario" o "desproporcionado"[34].

91. En otras palabras, será una afirmación genérica aquel argumento que únicamente enuncie el concepto o definición de "arbitrariedad" y/o "desproporcionalidad" sin vincularlo a la barrera burocrática denunciada; o no explique las razones por las que la barrera burocrática denunciada se subsume en el concepto de "arbitrariedad" o desproporcionalidad", entre otros.

92. Por tanto, según el Decreto Legislativo 1256, no procederá el análisis de razonabilidad de la medida cuestionada cuando el denunciante:

    (i) No haya señalado argumentos sobre la existencia de indicios de carencia de razonabilidad de la medida en su escrito de denuncia.

    (ii) Los argumentos formulados no resulten indicios suficientes, ya sea porque correspondan a los supuestos previstos en el inciso 16.2 del artículo 16 del Decreto Legislativo 1256, o, porque no están dirigidos a sustentar que la medida cuestionada es arbitraria o desproporcional.

93. En el presenta caso, sobre la razonabilidad de la medida cuestionada, las denunciantes han manifestado lo siguiente:

    (i) No existe una justificación técnica del por qué el área de circulación y estacionamientos deban estar pavimentados, menos aun teniendo en cuenta que al momento de pasar la inspección técnica los vehículos no cuentan con pasajeros o mercancías.

    (ii) El costo de efectuar el pavimentado es demasiado oneroso y una CITV puede operar con el suelo afirmado ya que cumpliría la misma función que el pavimento, medida que no ha tomado en consideración el

[34] Dicho criterio ha sido desarrollado en pronunciamientos anteriores. Ver resoluciones 0278-2019/SEL-INDECOPI, 0355-2019/SEL-INDECOPI, 0003-2020/SEL-INDECOPI, 004-2020/SEL-INDECOPI y 077-2020/ SEL-INDECOPI.

Ministerio.

94. Se observa que el denunciante cuestionó la falta de justificación de la medida siendo que no es razonable solicitar un tipo de piso pavimentado, cuando los vehículos no ejercen la misma presión contra el mismo que si fuese una vía de circulación ordinaria, como en calles o avenidas.

95. Al respecto, se verifica que los referidos argumentos del denunciante aportados en calidad de indicios de carencia de razonabilidad se encuentran dirigidos a evidenciar que no existe un informe o estudio previo por parte del MTC que justifique la exigencia de la medida cuestionada, así como planteó una medida alternativa que también se orienta a cumplir con la finalidad buscada, de tener una infraestructura adecuada para la prestación del servicio de inspección técnica vehicular.

96. Esta Sala observa que lo alegado por el denunciante para el ítem (i) del Anexo 3 califica como indicios de carencia de razonabilidad, toda vez que busca sustentar que las medidas materia de cuestionamiento son arbitrarias y desproporcionadas.

97. Dado que el denunciante ha presentado indicios, respecto a la presunta carencia de razonabilidad de la medida cuestionada de acuerdo con lo establecido en el artículo 16 del Decreto Legislativo 1256, corresponde a continuación evaluar si, a lo largo del procedimiento, el Ministerio ha presentado información y/o documentación que desacredite tales argumentos.

Arbitrariedad de la medida

98. En este punto, la Comisión en su pronunciamiento señaló que las condiciones eran arbitrarias, debido a que el Ministerio no ha presentado argumentos respecto de la razonabilidad de las medidas, únicamente, se podría considerar que presentó, de forma general, las competencias de su entidad para imponer restricciones (marco legal vigente) para los CITV.

99. Al respecto, en apelación el Ministerio alegó lo siguiente:

i) Existe una problemática en el país relativa al elevado índice de accidentalidad, el cual incide en la vida e integridad de las personas y en la seguridad.

ii) Frente a la problemática, era necesario exigir los requisitos cuestionados en tanto son imprescindibles para solucionarla y están vinculados con el procedimiento de autorización de los CITV.

iii) Las medidas impuestas, de forma general, responden a la tutela de intereses públicos determinados como son: a) la seguridad, mediante la reducción de accidentes ocasionados por fallas mecánicas existentes en los vehículos, b) la protección de la salud, la cual se ve afectada por la

ocurrencia de accidentes de tránsito y, c) el medio ambiente, en tanto los vehículos con fallas mecánicas son más propensos a producir contaminación.

100. De lo alegado, se observa que el Ministerio ha justificado la medida en la necesidad de cautela de la seguridad, protección de la salud y al medio ambiente. Por lo que a continuación, corresponde evaluar si la referida entidad ha cumplido con acreditar la existencia de la problemática que pretende solucionar a través de la imposición de las referidas medidas.

101. Al respecto, el Ministerio alegó la existencia de una problemática relativa al elevado índice de accidentes de tránsito, que afectan la vida e integridad de las personas (salud) y su seguridad; sin embargo, éste no ha acreditado de qué modo la medida cuestionada respecto de las condiciones de infraestructura de los CITV resultan idóneas para lograr la solución del alegado problema.

102. En ese sentido, no habiendo el Ministerio superado el primer filtro de razonabilidad al no haber desvirtuado la alegada arbitrariedad de la medida, este Colegiado estima conveniente no seguir con el análisis de proporcionalidad de la medida.

103. Por tanto, corresponde confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019 que declaró barrera burocrática carente de razonabilidad la medida detallada en (i) del Anexo 3 de la presente resolución.

A.4 Sobre la barrera burocrática detallada en el ítem (vi) del Anexo 3

104. Mediante la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión declaró barrera burocrática ilegal la exigencia de presentar una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual por el monto de sesenta (60) UIT para operar como CITV, materializado en el literal l) del numeral 37.1) del artículo 37 del Reglamento de CITV, el Oficio 447-2018-MTC/15.03 y el Oficio 031-2019-MTC/17.03, argumentando que tal exigencia contravendría el artículo 39 del TUO de la LPAG.

105. No obstante, de la revisión de la denuncia se aprecia que las denunciantes en realidad cuestionan la exigencia de “contar” pero no la exigencia de “presentar” una póliza de seguro, en tanto sus argumentos se orientan a cuestionar la legalidad y razonabilidad que existe detrás de la misma póliza y no de la presentación documental de la misma como requisito[35].

[35] Sobre el particular, conviene mencionar la diferencia existente entre los requisitos y las condiciones, siendo que los primeros se conciben como las exigencias de presentar cierta documentación o suministrar información para iniciar un procedimiento, mientras que las segundas se exigen una vez admitida a trámite la solicitud o cuando ésta fue concedida, pues consisten en reglas que deben ser cumplidas para obtener una habilitación o mantenerla, y no para iniciar su trámite. Ver Resolución 0634-2014/SDC-INDECOPI, Resolución 0442-2014/SDC-INDECOPI, Resolución 0430-2014/SDC-INDECOPI, Resolución 0421-2014/SDC-INDECOPI y Resolución 0082-2016/SDC-INDECOPI.

106. De tal forma, el análisis que se lleva a cabo sobre dicha barrera burocrática se tuvo que haber considerado como una condición para operar como CITV, estando redactado como *"la exigencia de **contar con** una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual por el monto de sesenta (60) Unidades Impositivas Tributarias (UIT) para operar como Centro de Inspección Técnica Vehicular".*

107. Teniendo en cuenta ello, de acuerdo con lo explicado en el apartado A.1 de la presente resolución, el Ministerio tiene competencias para determinar las condiciones de acceso y permanencia para los CITV, de acuerdo con lo señalado en los artículos 3 y 5 de la Ley 29237, y como lo desarrolla el Reglamento de CITV en los artículos 30 al 36[36].

108. Ahora bien, con relación a la legalidad de forma, se tiene que los artículos 6, 11 y 13[37] de la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo señalan de modo expreso que el instrumento legal idóneo utilizado para ejercer la potestad reglamentaria es el decreto supremo.

---

36 **DECRETO SUPREMO 025-2008-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES**
Artículo 30.- Condiciones para acceder a una autorización como Centros de Inspección Técnica Vehicular - CITV
Para acceder a una autorización como Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV, la persona natural o jurídica solicitante, debe cumplir con los requisitos y condiciones establecidas en el presente Reglamento, los mismos que están referidos a:
a. Condiciones generales
b. Recursos humanos
c. Sistema informático y de comunicaciones
d. Equipamiento
e. Infraestructura inmobiliaria
(…)
Artículo 36.- Infraestructura Inmobiliaria
36.1 Cada Centro de Inspección Técnica Vehicular-CITV deberá estar ubicado sobre un terreno con una extensión mínima de 500 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo menor; de 1,500 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo liviano y de 2,000 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo pesado y/o mixta. Por cada línea adicional que pretenda operar el Centro de Inspección Técnica Vehicular, el terreno debe tener un área adicional de 200 m2 para el caso de una línea tipo menor y 500 m2 para el caso de una línea liviana, pesada o mixta. La infraestructura inmobiliaria deberá ser colindante con la vía pública, sin generar impacto negativo en el tránsito del lugar en el que se encuentre ubicada y ser apta para realizar el servicio de Inspección Técnica Vehicular a que se refiere el presente Reglamento.**"**
36.2 La infraestructura antes referida, deberá contar con una zona de inspección vehicular en donde se encuentre acondicionada por lo menos una Línea de Inspección Técnica Vehicular, con áreas administrativas y zonas de estacionamiento, que permitan el flujo ordenado de los vehículos y usuarios del centro.
36.3 Las especificaciones y características específicas que deberá cumplir la infraestructura requerida serán establecidas en las normas complementarias que emita la DGTT.

37 **LEY 29158- LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO**
Artículo 6.- Funciones del poder ejecutivo
El poder ejecutivo ejerce las siguientes funciones:
1. Reglamentar las leyes, evaluar su aplicación y supervisar su cumplimiento.
(…).
Artículo 11.- Facultad normativa del Presidente de la República
Corresponde al Presidente de la República dictar los siguientes dispositivos:
3.Decretos Supremos. - Son normas de carácter general que reglamenten normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir o no el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la ley. Son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.
Artículo 13.- Potestad reglamentaria
La potestad reglamentaria del Presidente de la República se sujeta a las siguientes normas:
(…)
2. Los Reglamentos se ajustan a los principios de competencia, transparencia y jerarquía. No pueden transgredir ni desnaturalizar la ley. Se aprueban, dentro del plazo establecido, mediante decreto supremo, salvo disposición expresa con rango de ley.

109. En el presente caso, el Reglamento que contiene la medida cuestionada fue aprobado mediante Decreto Supremo 025-2008-MTC, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 24 de agosto de 2008, por lo que la barrera burocrática denunciada también es legal por la forma.

110. Del mismo modo, de la revisión de la normativa del sector transporte, se verificó que la condición impuesta por el Ministerio no contraviene otros dispositivos legales vigentes, por lo que la exigencia de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual por el monto de sesenta (60) UIT para operar como CITV, materializado en el literal l) del numeral 37.1) del artículo 37 del Reglamento, no constituye una barrera burocrática ilegal.

111. Cabe precisar que la Comisión consideró que la ilegalidad de la medida consistía en una vulneración del artículo 39 del TUO de la LPAG; sin embargo, en dicha norma se determina la exigencia de requisitos contenidos en los TUPA de las entidades, lo cual no resulta aplicable al caso, dado que, según se ha indicado precedentemente, la medida denunciada se trata de una condición para acceder para operar como CITV.

112. Adicionalmente, teniendo en cuenta que el Oficio 447-2018-MTC/15.03 y el Oficio 031-2019-MTC/17.03, fueron emitidos al amparo de lo establecido en el literal l) del numeral 37.1) del artículo 37 del Reglamento, la medida contenida en dichos actos administrativos tampoco constituye una barrera burocrática ilegal.

113. En ese sentido, corresponde revocar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, en el extremo que declaró barrera burocrática ilegal la medida señalada en el ítem (vi) del Anexo 3 de la presente resolución, y se declara que dicha medida es legal y que se analizarán los argumentos que se encuentren orientados a cuestionar su razonabilidad.

Argumentos de razonabilidad presentados por las denunciantes

114. El denunciante cuestionó la medida detallada en el ítem (vi) del Anexo 3 de la presente resolución, y señaló los siguientes argumentos como indicios de carencia de razonabilidad:

- No ha justificado cuáles son los riesgos que se pueden ocasionar con los equipos que se utilizan.

- Se puede resarcir los daños personales con el seguro que cada trabajador tiene por ley o asumiendo daños ocasionados a bienes materiales.

115. Al respecto, se verifica que los referidos argumentos del denunciante aportados en calidad de indicios de carencia de razonabilidad se encuentran dirigidos a evidenciar que no existe un informe o estudio previo por parte del

MTC que justifique la medida exigida, así como también busca otorgar una medida alternativa que podría cumplir con la misma finalidad que tendría una póliza de seguro por responsabilidad civil extracontractual.

116. Así, esta Sala observa que lo alegado por el denunciante para el ítem (vi) del Anexo 3 califica como indicios de carencia de razonabilidad, toda vez que busca sustentar que las medidas materia de cuestionamiento son arbitrarias y desproporcionadas.

117. Dado que el denunciante ha presentado indicios, respecto a la presunta carencia de razonabilidad de la medida cuestionada de acuerdo con lo establecido en el artículo 16 del Decreto Legislativo 1256, corresponde a continuación evaluar si, a lo largo del procedimiento, el MTC ha presentado información y/o documentación que desacredite tales argumentos.

Arbitrariedad de la medida

118. En este punto, la Comisión en su pronunciamiento señaló que las condiciones eran arbitrarias, debido a que el Ministerio no ha presentado argumentos respecto de la razonabilidad de las medidas, únicamente, se podría considerar que presentó, de forma general, las competencias de su entidad para imponer restricciones (marco legal vigente) para los CITV.

119. Al respecto, en apelación el Ministerio alegó únicamente lo ya señalado en el numeral 96 del presente pronunciamiento.

120. Sin embargo, dichos argumentos no se encuentran orientados a justificar la existencia de un interés público o una problemática existente que se pueda solucionar con la medida impuesta, sino que sustenta una problemática del propio sistema de transporte terrestre, con índices de accidentalidad, siendo que no ha presentado información y/o documentación adicional.

121. En ese sentido, no habiendo el Ministerio superado el primer filtro de razonabilidad al no haber desvirtuado la alegada arbitrariedad de la medida, este Colegiado estima conveniente no seguir con el análisis de proporcionalidad de la medida.

122. Por tanto, corresponde declarar barrera burocrática carente de razonabilidad la medida detallada en el ítem (vi) del Anexo 3 de la presente resolución.

A.5 Sobre la barrera burocrática detallada en el ítem (ii) del Anexo 3

123. Mediante la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión declaró barrera burocrática legal la exigencia de que el Certificado de Inspección Inicial, el Certificado de Inspección Anual, el Certificado de Homologación de Equipos y la Constancia de Calibración de Equipos sean emitidos por una empresa inspectora legalmente establecida en el país y cuya casa matriz esté

asociada a la IFIA, materializado en Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de CITV.

124. Ello, en atención a que el Ministerio impone una condición estableciendo una característica referida a la empresa que deba emitir los mencionados certificados y constancia; ello, al amparo de las facultades y competencias conferidas por ley y con la finalidad de asegurar que la prestación del servicio de inspección técnica vehicular cumpla determinados estándares de calidad.

125. Al respecto, de la misma forma en que lo indicó la Comisión, este Colegiado considera que el Ministerio sí tiene competencias para determinar la barrera burocrática cuestionada por cuanto está facultado, de forma exclusiva, para que a través Sistema Nacional de ITV certifique el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos automotores y el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional mediante los CITV, y que para ello se pueda verificar que los CITV cuenten con la adecuada infraestructura, equipamiento y personal profesional-técnico acreditado.

126. La verificación de dichas condiciones se realiza mediante la emisión de Certificado de Inspección Inicial, el Certificado de Inspección Anual, el Certificado de Homologación de Equipos y la Constancia de Calibración de Equipos, emitidos por las entidades supervisoras pero que, provisionalmente, se emiten mediante alguna empresa inspectora legalmente establecida en el país y cuya casa matriz esté asociada a la IFIA.

127. Ahora bien, con relación a la legalidad de forma, se tiene que los artículos 6, 11 y 13[38] de la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo señalan de modo expreso que el instrumento legal idóneo utilizado para ejercer la potestad reglamentaria es el decreto supremo.

128. En el presente caso, el Reglamento que contiene la medida cuestionada fue aprobado mediante Decreto Supremo 025-2008-MTC, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 24 de agosto de 2008, por lo que la barrera burocrática denunciada también es legal por la forma.

---

[38] **LEY 29158- LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO**
Artículo 6.- Funciones del poder ejecutivo
El poder ejecutivo ejerce las siguientes funciones:
3. Reglamentar las leyes, evaluar su aplicación y supervisar su cumplimiento.
(…).
Artículo 11.- Facultad normativa del Presidente de la República
Corresponde al Presidente de la República dictar los siguientes dispositivos:
3.Decretos Supremos. - Son normas de carácter general que reglamenten normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir o no el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la ley. Son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.
Artículo 13.- Potestad reglamentaria
La potestad reglamentaria del Presidente de la República se sujeta a las siguientes normas:
(…)

4. Los Reglamentos se ajustan a los principios de competencia, transparencia y jerarquía. No pueden transgredir ni desnaturalizar la ley. Se aprueban, dentro del plazo establecido, mediante decreto supremo, salvo disposición expresa con rango de ley.

129. De esa forma, se considera que la medida cuestionada es una barrera burocrática legal y que de acuerdo con la metodología aprobada en el Decreto Legislativo 1256, correspondería evaluar si las denunciantes han cumplido con presentar indicios que sustenten la carencia de razonabilidad.

Argumentos de razonabilidad presentados por las denunciantes

130. De acuerdo con la denuncia, el argumento presentado como indicio de carencia de razonabilidad de la medida indicada consistió en indicar que no existen justificaciones técnicas del porqué, únicamente, las personas jurídicas que se encuentran legalmente establecida en el país y cuya matriz estén asociada a la IFIA, sean las únicas que emitan dichos certificados, teniendo en consideración que existen empresas autorizadas por el INACAL que pueden realizar dicha función.

131. Al respecto, esta Sala advierte que el referido argumento trata de sustentar la falta de necesidad de acudir a una persona jurídica que esté asociada a la IFIA para obtener los documentos que podrían emitirlos personas naturales y/o jurídicas que se encuentren habilitadas por el INACAL, lo cual a su parecer se trataría de una alternativa menos gravosa.

132. Así, esta Sala observa que lo alegado por el denunciante para la medida descrita en el ítem (ii) del Anexo 3 de la presente resolución califica como indicios de carencia de razonabilidad, toda vez que busca sustentar que las medidas materia de cuestionamiento son arbitrarias y desproporcionadas.

133. Dado que el denunciante ha presentado indicios, respecto a la presunta carencia de razonabilidad de las medidas cuestionadas de acuerdo con lo establecido en el artículo 16 del Decreto Legislativo 1256, corresponde a continuación evaluar si, a lo largo del procedimiento, el MTC ha presentado información y/o documentación que desacredite tales argumentos.

Arbitrariedad de la medida

134. En este punto, la Comisión en su pronunciamiento señaló que las condiciones eran arbitrarias, debido a que el Ministerio no ha presentado argumentos respecto de la razonabilidad de las medidas, únicamente, se podría considerar que presentó, de forma general, las competencias de su entidad para imponer restricciones (marco legal vigente) para los CITV.

135. Al respecto, en apelación el Ministerio alegó únicamente lo ya señalado en el numeral 96 del presente pronunciamiento.

136. Sin embargo, dichos argumentos no se encuentran orientados a justificar la existencia de un interés público o una problemática existente que se pueda solucionar con la medida impuesta, siendo que no ha presentado información y/o documentación adicional.

137. En ese sentido, no habiendo el Ministerio superado el primer filtro de razonabilidad al no haber desvirtuado la alegada arbitrariedad de la medida, este Colegiado estima conveniente no seguir con el análisis de proporcionalidad de la medida.

138. Por tanto, corresponde confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019 que declaró barrera burocrática carente de razonabilidad la medida detallada en el ítem (ii) del Anexo 3 de la presente resolución.

A.6 Sobre la barrera burocrática detallada en los ítems (i), (ii) y (iii) del Anexo 4

139. Mediante la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión declaró, que las medidas vinculadas con la extensión mínima del terreno sobre el que se ubicará la infraestructura del CITV detalladas en los ítems (i), (ii) y (iii) del Anexo 4 de la presente resolución, no constituyen barreras burocráticas ilegales ya que, según lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 29237[39], el Ministerio cuenta con competencias para imponer dichas medidas.

140. Sobre el particular, este Colegiado coincide en señalar que el Ministerio se encuentra facultado a regular las condiciones de infraestructura con las que debe contar una persona natural o jurídica que busca obtener autorización o funcionamiento para desempeñarse como CITV, de acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 29237.

141. En efecto, esta Sala ha verificado que el Ministerio ha impuesto las medidas denunciadas mediante el Decreto Supremo 025-2008-MTC, publicado el 24 de agosto del 2008 en el Diario Oficial "El Peruano"[40].

142. De otro lado, en relación con las exigencias cuestionadas cabe precisar que el numeral 36.3 del artículo 36 del Reglamento y su tercera disposición complementaria transitoria, disponen que las especificaciones técnicas complementarias referidas a la infraestructura y equipamiento de los CITV pueden ser establecidas mediante Resolución Directoral.

---

39 **LEY 29237, LEY QUE CREA EL SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES**
Artículo 5.- De los requisitos e impedimentos
Las personas naturales o jurídicas que soliciten la autorización o funcionamiento de los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) deben contar con la adecuada infraestructura, equipamiento y personal profesional técnico acreditado (…).

40 **LEY 29158- LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO**
Artículo 11.- Facultad normativa del Presidente de la República
Corresponde al Presidente de la República dictar los siguientes dispositivos:
(…)
3. Decretos Supremos. - Son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir o no el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la ley. Son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan. Los Decretos Supremos entran en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial, salvo disposición contraria del mismo, que postergue su vigencia en todo o en parte.

143. Así, se aprecia que las medidas cuestionadas fueron aprobadas mediante la Resolución Directoral 11581-2008-MTC-15, la cual fue publicada correctamente en el Diario Oficial El Peruano el 20 de diciembre de 2008.

144. Por tanto, se verifica que el Ministerio cuenta con atribuciones conferidas por ley para imponer las medidas denunciadas, ha cumplido con las formalidades necesarias para emitir la norma que las contiene, y no contraviene otra ley, por lo que se supera el análisis de legalidad.

145. De acuerdo con la metodología aprobada en el Decreto Legislativo 1256, a continuación, corresponde evaluar si el denunciante ha cumplido con presentar indicios que sustenten la carencia de razonabilidad de la medida cuestionada.

Argumentos de razonabilidad presentados por las denunciantes

146. El denunciante cuestionó las medidas detalladas en los ítems (i), (ii) y (iii) del Anexo 4 de la presente resolución, y señaló argumentos como indicio de carencia de razonabilidad de las barreras burocráticas denunciadas que no existe justificación para haber determinado la extensión mínima que señala la norma cuestionada.

147. Sobre el particular, se observa que el denunciante señaló que la extensión solicitada por el Ministerio para que una persona natural o jurídica pueda desempeñarse como CITV constituye una barrera burocrática carente de razonabilidad, en tanto que la referida entidad no ha presentado justificación alguna para su imposición. Por tanto, se entiende que el establecimiento de ciertas dimensiones de la edificación en la que opera el CITV, debe encontrarse debidamente sustentada.

148. Al respecto, se verifica que los referidos argumentos del denunciante aportados en calidad de indicios de carencia de razonabilidad se encuentran dirigidos a evidenciar que no existe un informe o estudio previo por parte del Ministerio que justifique la extensión de terreno que le exige a un CITV para desempeñarse como tal, ello considerando no existiría una real correspondencia entre lo que la norma exige con lo que realmente existe en la realidad.

149. Así, esta Sala verifica que el denunciante no ha cumplido con presentar indicios suficientes acerca de la presunta carencia de razonabilidad de las medidas cuestionadas en los ítems (i), (ii) y (iii) del Anexo 4 de la presente resolución, por lo que no corresponde pasar al siguiente nivel de la metodología de análisis, de acuerdo con el numeral 18.2 del artículo 18 del Decreto Legislativo 1256[41].

[41] **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 18.- Análisis de razonabilidad
(…)
18.2. En caso de que la entidad no acredite alguno de los elementos indicados en los literales precedentes, la Comisión o la Sala, de ser el caso, declara la carencia de razonabilidad de la barrera burocrática.

150. En consecuencia, la Sala considera que corresponde declarar infundado este extremo de la denuncia al haberse verificado la legalidad de esta, en consecuencia, confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, en este extremo vinculado con las medidas cuestionadas en los ítems (i), (ii) y (iii) del Anexo 4 de la presente resolución.

A.7 Sobre la barrera burocrática detallada en los ítems (iii), (iv) y (v) del Anexo 3

151. Mediante la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión declaró, que las medidas vinculadas a la longitud del frontis que colinda con la vía pública del CITV, detalladas en los ítems (iii), (iv) y (v) del Anexo 3 de la presente resolución, no constituyen barreras burocráticas ilegales, argumentando que, según lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 29237[42], el Ministerio cuenta con competencias para imponer dichas medidas.

152. Sobre el particular, este Colegiado coincide en señalar que el Ministerio se encuentra facultado a regular las condiciones de infraestructura con las que debe contar una persona natural o jurídica que busca obtener autorización o funcionamiento para desempeñarse como CITV, de acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 29237.

153. En efecto, esta Sala ha verificado que el Ministerio ha impuesto las medidas denunciadas mediante el Decreto Supremo 025-2008-MTC, publicado el 24 de agosto del 2008 en el Diario Oficial "El Peruano"[43].

154. De otro lado, en relación con las exigencias cuestionadas, cabe precisar que el numeral 36.3 del artículo 36 del Reglamento y su tercera disposición complementaria transitoria, disponen que las especificaciones técnicas complementarias referidas a la infraestructura y equipamiento de los CITV pueden ser establecidas mediante Resolución Directoral.

155. Así, se aprecia que las medidas cuestionadas fueron aprobadas mediante la Resolución Directoral 11581-2008-MTC-15, la cual fue publicada correctamente en el Diario Oficial El Peruano el 20 de diciembre de 2008.

---

42 **LEY 29237, LEY QUE CREA EL SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES**
Artículo 5.- De los requisitos e impedimentos
Las personas naturales o jurídicas que soliciten la autorización o funcionamiento de los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) deben contar con la adecuada infraestructura, equipamiento y personal profesional técnico acreditado (…).

43 **LEY 29158- LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO**
Artículo 11.- Facultad normativa del Presidente de la República
Corresponde al Presidente de la República dictar los siguientes dispositivos:
(…)
3. Decretos Supremos. - Son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir o no el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la ley. Son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan. Los Decretos Supremos entran en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial, salvo disposición contraria del mismo, que postergue su vigencia en todo o en parte.

156. Por tanto, se verifica que el Ministerio cuenta con atribuciones conferidas por ley para imponer las medidas denunciadas, ha cumplido con las formalidades necesarias para emitir la norma que las contiene, y no contraviene otra ley, por lo que se supera el análisis de legalidad.

157. De acuerdo con la metodología aprobada en el Decreto Legislativo 1256, a continuación, corresponde evaluar si el denunciante ha cumplido con presentar indicios que sustenten la carencia de razonabilidad de la medida cuestionada.

Argumentos de razonabilidad presentados por las denunciantes

158. El denunciante cuestionó las medidas detalladas en los ítems (iii), (iv) y (v) del Anexo 3 de la presente resolución, y señaló los siguientes argumentos como indicios de carencia de razonabilidad de las barreras burocráticas denunciadas:

- No existe justificación para haber determinado la extensión mínima que señala la norma cuestionada.

- La medida vinculada con la longitud del frontis es desproporcionada por cuanto no se condice con las medidas que tienen los vehículos que van a pasar por la inspección técnica vehicular y tampoco se considera que dicha longitud pueda generar un impacto negativo en la circulación de vehículos.

159. Sobre el particular, esta Sala observa que lo alegado por el denunciante para las medidas descritas en los ítems (iii), (iv) y (v) del Anexo 3 de la presente resolución, califica como indicios de carencia de razonabilidad, toda vez que busca sustentar que las medidas materia de cuestionamiento son arbitrarias y desproporcionadas, por cuanto ha señalado que no existiría una real correspondencia entre lo que la norma exige con lo que realmente existe en la realidad y ello implica un cuestionamiento más detallado sobre la proporcionalidad de las barreras burocráticas cuestionadas al no identificarse una razón sobre las mismas.

160. Dado que los denunciantes han presentado indicios, respecto a la presunta carencia de razonabilidad de las medidas cuestionadas de acuerdo con lo establecido en el artículo 16 del Decreto Legislativo 1256, corresponde a continuación evaluar si, a lo largo del procedimiento, el Ministerio ha presentado información y/o documentación que desacredite tales argumentos.

Arbitrariedad de la medida

161. En este punto, la Comisión en su pronunciamiento señaló que las condiciones eran arbitrarias, bajo los siguientes argumentos:

i) El Ministerio señala que para imponer las medidas en este extremo se

ha tomado en cuenta otra normativa del Sector, como sería el Reglamento Nacional de Vehículos; sin embargo, dicho argumento no sustenta la existencia de un interés público que haya sustentado las medidas cuestionadas, un problema que se haya pretendido solucionar y que las exigencias cuestionadas hayan sido idóneas para lograr el problema detectado.

ii) Asimismo, no ha acreditado una evaluación de costo-beneficio de las medidas, así como tampoco ha acreditado que estas exigencias hayan sido las menos costosas ante otras medidas alternativas.

162. Al respecto, en apelación el Ministerio alegó únicamente lo ya señalado en el numeral 96 del presente pronunciamiento.

163. De lo alegado, se observa que el Ministerio ha justificado la medida en la necesidad de cautela de la seguridad, protección de la salud y al medio ambiente. Por lo que a continuación, corresponde evaluar si la referida entidad ha cumplido con acreditar la existencia de la problemática que pretende solucionar a través de la imposición de las referidas medidas.

164. Al respecto, el Ministerio alegó la existencia de una problemática relativa al elevado índice de accidentes de tránsito, que afectan la vida e integridad de las personas (salud) y su seguridad; sin embargo, éste no ha acreditado de qué modo las medidas cuestionadas respecto de las condiciones de infraestructura de los CITV resultan idóneas para lograr la solución del alegado problema.

165. En otras palabras, el Ministerio no ha acreditado de qué forma la exigencia de que los CITV tengan un frontis con longitud de 10, 20 o 25 metros dependiendo de la línea de inspección (menor, liviana, pesada y/o mixta), respectivamente, incidiría de modo positivo en contrarrestar el elevado índice de accidentalidad que este Colegiado reconoce se presenta en el país.

166. Así, a criterio de este Colegiado, las barreras burocráticas impuestas inciden de modo directo en la administración de la infraestructura de un CITV, y no en cómo se debe inspeccionar un vehículo ni que se debe evaluar para otorgar un certificado de inspección técnica vehicular, por lo que el problema que alega el MTC no encuentra una conexión con las citadas barreras cuestionadas.

167. En ese sentido, no habiendo el Ministerio superado el primer filtro de razonabilidad al no haber desvirtuado la alegada arbitrariedad de la medida, este Colegiado estima conveniente no seguir con el análisis de proporcionalidad de la medida.

168. Por tanto, corresponde confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019 que declaró barreras burocráticas carentes de razonabilidad las medidas detalladas en los ítems (iii), (iv) y (v) del Anexo 3 de la presente resolución.

169. Finalmente, este Colegiado reconoce la importancia de la labor que desarrolla un CITV y el rol que desempeña el Ministerio para cautelar que dichas inspecciones se realicen de acuerdo con ley y que se logre reducir el índice de accidentes de tránsito alegado como problemática. Sin embargo, se debe tener en cuenta que, en el caso particular durante el presente procedimiento, dicho Ministerio no ha explicado en que forma la regulación sobre extensión de los CITV coadyuva a disminuir los accidentes de tránsito.

A.8 Sobre la barrera burocrática detallada en el ítem (iv) del Anexo 4

170. Considerando la cuestión previa[44], mediante la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión declaró barrera burocrática legal la exigencia de considerar los lineamientos establecidos en la "Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial" aprobada por la Resolución Directoral 15288-2007-MTC/15, para la presentación del requisito denominado Estudio de Impacto Vial, materializado en los Oficios 447-2018-MTC/15.03 y 2697-2018-MTC/15.03.

171. Como se ha señalado, el Ministerio tiene competencias para regular los aspectos vinculados a las condiciones generales que debe contar los CITV para la realización de las actividades de inspección técnica vehicular, de acuerdo con lo establecido en los artículos 3 y 5 de la Ley 29237.

172. Asimismo, tal como lo ha advertido la Comisión, los referidos actos administrativos que materializan la barrera burocrática datan del año 2018, cuando se encontraba vigente la exigencia de exigencia de considerar los lineamientos establecidos en la "Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial" en el artículo 37 del Reglamento de CITV, antes de la modificación realizada por el Decreto Supremo 020-2019-MTC, publicado en el diario oficial "El Peruano" el 29 de junio de 2019.

173. Asimismo, con base en lo explicado en el acápite A.1, a criterio de este Colegiado ha quedado acreditado que el Ministerio cuenta con las competencias para regular las condiciones que sujetan el funcionamiento del sistema nacional de inspecciones técnicas vehiculares; en específico, se cuenta con la potestad para establecer las condiciones y requisitos, que deben cumplir los CITV para desempeñarse como tal, de manera legal.

174. En otras palabras, cuenta con competencia tanto para regular el cumplimiento del requisito- Estudio de Impacto Vial[45]- como la manera en que éste debe ser

---

44 Se declaró la nulidad parcial de la Resolución 0422-2019/CEB-INDECOPI del 6 de septiembre de 2019, y de todos los actos sucesivos, en el extremo que admitió a trámite la denuncia materializada en el literal j del numeral 37.1 del artículo 37 del Reglamento de CITV y en el Oficio 31-2018-MTC/17.03; en la medida que dichos medios de materialización no contienen las barreras burocráticas denunciadas.

45 **DECRETO SUPREMO 011-2006-VIVIENDA, APRUEBA 66 NORMAS TÉCNICAS DEL REGLAMENTO NACIONAL DE EDIFICACIONES – RNE**
Norma G.40- DEFINICIONES
(…)

elaborado-, esto es, su observancia a lo establecido por los lineamientos contemplados en la Guía Metodológica.

175. Aunado a ello, es preciso mencionar que, para determinar la legalidad de una barrera burocrática materializada en actos administrativos, debe tomarse en cuenta el ordenamiento jurídico vigente a la fecha de emisión de dichos actos.

176. Así, en el presente caso, los Oficios 447-2018-MTC/15.03 y 2697-2018-MTC/15.03, emitidos el 18 de enero y 4 de abril de 2018; respectivamente, esto es, cuando se encontraba vigente el anterior texto del literal j) del numeral 37.1 del artículo 37 del Reglamento de CITV, que establecía la exigencia de que el estudio de Impacto Vial observe los lineamientos establecidos en la "Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial" aprobada por la Resolución Directoral 15288-2007-MTC/15.

177. Por lo tanto, la medida cuestionada ha sido impuesta al amparo de las normas que se encontraban vigentes a la fecha de la emisión de los actos administrativos que la contienen y en el marco de las competencias del Ministerio, por lo que constituye una barrera burocrática legal.

178. De esa forma, se considera que la medida cuestionada es una barrera burocrática legal y que de acuerdo con la metodología aprobada en el Decreto Legislativo 1256, correspondería evaluar si las denunciantes han cumplido con presentar indicios que sustenten la carencia de razonabilidad.

Argumentos de razonabilidad presentados por las denunciantes

179. De acuerdo con la denuncia los siguientes argumentos han sido presentados como indicios de la carencia de razonabilidad de la referida medida:

(i) La medida impuesta por el Ministerio resulta arbitraria debido a que no tiene fundamentos técnicos que determinen que esos lineamientos son adecuados para el Estudio de Impacto Vial de los CITV, puesto que la referida Guía se encuentra destinada a determinar el impacto en la circulación vial de los terminales terrestres, siendo que la realidad de los CITV es diferente.

(ii) La medida impuesta resulta desproporcionada ya que solo es importante determinar con el Estudio de Impacto Vial que no se genere un impacto negativo en la circulación vial.

180. Al respecto, esta Sala advierte que los referidos argumentos solo describen, de modo general, la finalidad para la cual se elaboró la citada Guía, limitándose a señalar que ésta no es idónea a fin de cumplir tal finalidad. Sin embargo, no se han presentado argumentos o alegaciones que permitan constatar de forma

Estudio de Impacto Vial. - Evaluación de la manera como una edificación influirá en el sistema vial adyacente, durante su etapa de funcionamiento.

preliminar que la imposición de dicha medida por parte del MTC sea arbitraria.

181. Asimismo, el denunciante manifestó que la medida es desproporcionada bajo el argumento de que el Estudio de Impacto Vial solo busca determinar que no se genere un impacto negativo en la circulación vial. No obstante, esta alegación resulta genérica y no sustenta la razón por la cual la medida cuestionada resulta excesiva en relación con los fines que persigue respecto de la protección del impacto vial y, tampoco identifica la existencia de otras medidas alternativas que logren el mismo objetivo.

182. En atención a ello, sobre el presente extremo, esta Sala verifica que el denunciante no ha cumplido con presentar indicios suficientes acerca de la presunta carencia de razonabilidad de la medida cuestionada, por lo que no corresponde pasar al siguiente nivel de la metodología de análisis, de acuerdo con el numeral 18.2 del artículo 18 del Decreto Legislativo 1256[46].

183. En consecuencia, la Sala considera que corresponde declarar infundado este extremo de la denuncia al haberse verificado la legalidad de esta, en consecuencia, confirmar bajo otros argumentos la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, en este extremo.

A.9 Sobre la barrera burocrática detallada en los ítems (v) y (vi) del Anexo 4

184. Mediante la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI, la Comisión barreras burocráticas legales las siguientes exigencias vinculadas años de experiencias para poder operar como como Entidad Certificadora de Conversiones:

- La exigencia de contar con una experiencia no menor de cinco (05) años en la prestación de servicios y desarrollo de actividades vinculadas al control de calidad e inspecciones en el campo automotriz, con personal de supervisión que cuente con experiencia en certificaciones de conversiones vehiculares del sistema de combustión a gases combustibles (GLP o GNV), para acceder a una autorización como Entidad Certificadora de Conversiones a GLP y operar como tal, materializado en numeral 5.1.1.3) de la Directiva 005-2007-MTC/15.

- La exigencia de contar con una experiencia no menor de ocho (8) años en la prestación de servicios y desarrollo de actividades vinculadas al control de calidad e inspecciones en el campo automotriz, con personal de supervisión que cuente con experiencia en certificaciones de conversiones vehiculares al sistema de combustión a GNV, para acceder a una autorización como Entidad Certificadora de Conversiones y operar

[46] **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 18.- Análisis de razonabilidad
(…)
18.2. En caso de que la entidad no acredite alguno de los elementos indicados en los literales precedentes, la Comisión o la Sala, de ser el caso, declara la carencia de razonabilidad de la barrera burocrática.

como tal, materializado en numeral 5.1.1.3) de la Directiva 001-2005-MTC/15.

185. Al respecto, como también lo consideró la Comisión, la Ley 27181 establece que el Ministerio cuenta con competencias de gestión para mantener un sistema estándar de homologación y revisión técnica de vehículos, de acuerdo con el reglamento nacional correspondiente.

186. Así, el Reglamento Nacional de Vehículos ha regulado las conversiones de los vehículos originalmente diseñados para combustión de combustibles líquidos con la finalidad de instalar en ellos el equipamiento que permita su combustión a GLP o GNV [47], y señalando que la autorización, certificación y control de talleres de conversión se realizará de acuerdo con el procedimiento que para dicho efecto establezca la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio en la Directiva correspondiente.

187. De tal forma, dichas competencias se han visto desplegadas al emitir la Directiva 005-2007-MTC/15 y la Directiva 001-2005-MTC/15, aprobados por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio; por lo que el Ministerio sí cuenta con las competencias para establecer las medidas cuestionadas en el presente procedimiento a través de la forma que el ordenamiento jurídico dispone, y sin que se haya evidenciado alguna contravención normativa.

188. Por lo tanto, las barreras burocráticas cuestionadas son medidas legales y corresponde que, de acuerdo con la metodología aprobada en el Decreto Legislativo 1256, se evalúe si las denunciantes han cumplido con presentar indicios que sustenten la carencia de razonabilidad de la medida cuestionada.

Argumentos de razonabilidad presentados por las denunciantes

189. De acuerdo con la denuncia, el argumento presentado como indicio de carencia de razonabilidad de las medidas señaladas consistió en precisar que no contienen una fundamentación técnica del por qué es necesario que se

---

47 **DECRETO SUPREMO 058-2003-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE VEHÍCULOS**
Artículo 29.- Conversión del sistema de combustión de gasolina o diesel a GLP, GNV, sistema bi-combustible o sistema dual.
Las conversiones efectuadas a los vehículos con la finalidad de implementar en ellos el sistema de alimentación de combustible a GLP, GNV, sistemas bi-combustibles o sistemas duales, deberán constar en la Tarjeta de Identificación Vehicular o Tarjeta de Propiedad Vehicular, conforme lo establecido en el artículo anterior del presente Reglamento. Dichas conversiones se realizarán usando cilindros y accesorios nuevos, conforme a los siguientes procedimientos:
A. Conversiones a GLP:
(…)
2. Autorización de Talleres de conversión para GLP:
(…)
2.2. La autorización, certificación y control de talleres de conversión se realizará de acuerdo al procedimiento que para dicho efecto establezca la DGCT en la Directiva correspondiente.
(…)
2. Autorización de Talleres de conversión para GNV:
(…)
2.2. La autorización, certificación y control de talleres de conversión se realizará de acuerdo al procedimiento que para dicho efecto establezca la DGCT en la Directiva correspondiente.
(…).

cuente con una experiencia de años específicos. Además, señalaron que las personas jurídicas, en sí mismas, no pueden verificar las conversiones vehiculares a GLP, sino que serán los ingenieros que laboran en la empresa, quienes se encarguen de tal actividad. Por ello, no existe una justificación técnica del por qué se requiere que la persona jurídica cuente con experiencia.

190. Al respecto, esta Sala advierte que, por un lado, únicamente habría presentado un argumento genérico que replicaría lo que señala el artículo 16 del Decreto Legislativo 1256 al definir lo que es una medida arbitraria.

191. Por otro lado, se evidencia que presentó una medida alternativa que podría haber sido una medida regulatoria menos gravosa; sin embargo, se evidencia que esa medida no estaría orientada a la misma finalidad que las normas evidencian, ya que la Directiva 005-2007-MTC/15 y la Directiva 001-2005-MTC/15 busca regular la actividad que será realizada por las personas jurídicas, pero no a las personas naturales.

192. En atención a ello, sobre el presente extremo, esta Sala verifica que el denunciante no ha cumplido con presentar indicios suficientes acerca de la presunta carencia de razonabilidad de las medidas cuestionadas, por lo que no corresponde pasar al siguiente nivel de la metodología de análisis, de acuerdo con el numeral 18.2 del artículo 18 del Decreto Legislativo 1256[48].

193. En consecuencia, la Sala considera que corresponde declarar infundado este extremo de la denuncia al haberse verificado la legalidad de esta, en consecuencia, confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, en este extremo.

B. Otros argumentos de apelación

194. En apelación, el Ministerio señaló que en casos anteriores la Sala Especializada en Defensa de la Competencia ha reconocido de modo expreso su competencia para disponer que determinadas personas jurídicas se encuentren impedidas de desempeñarse como CITV, con lo cual existe una contradicción con el pronunciamiento emitido por la primera instancia.

195. Sobre el particular, de la revisión de los pronunciamientos a los que hace referencia el MTC, tales como: Resolución 0604-2016/SDC, Resolución 0239-2017/SDC, se observa que si bien la SDC describe lo regulado en el Reglamento de la Ley 29237 en lo relativo a los impedimentos, dicha regulación no ha sido materia de análisis de legalidad o razonabilidad en los referidos pronunciamientos, por el contrario la medida objeto de cuestionamiento en los referidos procedimientos ha sido la relativa a que una

[48] **DECRETO LEGISLATIVO 1256, LEY DE PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**
Artículo 18.- Análisis de razonabilidad
(…)
18.2. En caso de que la entidad no acredite alguno de los elementos indicados en los literales precedentes, la Comisión o la Sala, de ser el caso, declara la carencia de razonabilidad de la barrera burocrática.

persona jurídica se encuentre impedida de desempeñarse como CITV por existir una cláusula de exclusividad contenida en un contrato de concesión suscrito por la Municipalidad Metropolitana de Lima y Lidercon Perú S.A.C.

196. En ese sentido, este Colegiado considera que corresponde desestimar el referido argumento en dicho extremo.

C. Otros extremos contenidos en la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI

197. Adicionalmente a lo expuesto en el presente procedimiento, mediante la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, también se dispuso lo siguiente:

- Inaplicación al caso en concreto de las medidas declaradas ilegales y carentes de razonabilidad.
- Inaplicación, con efectos generales, de las medidas señaladas en los ítems (i), (ii) y (xxi) del Anexo 1 de la presente resolución.
- La publicación de un extracto de la resolución en el diario oficial “El Peruano”.
- Imposición de una medida correctiva consistente en informar a los administrados a cerca de las barreras burocráticas declaradas ilegales y carentes de razonabilidad.
- Que en el plazo de un (1) mes se informe sobre las medidas adoptadas respecto de los resuelto.

198. Así, corresponde confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, en los siguientes términos:

- Inaplicación al caso en concreto de las medidas declaradas ilegales y carentes de razonabilidad de las barreras burocráticas señaladas en los Anexos 2 y 3 de la presente resolución.
- Inaplicación, con efectos generales, de las medidas señaladas en el Anexo 2 de la presente resolución.
- La publicación de un extracto de la resolución en el diario oficial “El Peruano”, respecto de las barreras burocráticas declaradas ilegales y sobre las cuales se dispuso su inaplicación con efectos generales.
- Imposición de una medida correctiva consistente en informar a los administrados a cerca de las barreras burocráticas declaradas ilegales y carentes de razonabilidad.
- Que en el plazo de un (1) mes se informe sobre las medidas adoptadas respecto de los resuelto.

LPDERECHO.PE

IV. RESOLUCIÓN DE LA SALA

PRIMERO: declarar la nulidad de la Resolución 0422-2019/CEB-INDECOPI del 6 de septiembre de 2019, y de todos los actos sucesivos, en el extremo que admitió a trámite la denuncia respecto de las siguientes medidas:

(i) La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con dieciocho (18) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo "liviana", materializada en el numeral 2.4.2) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.

(ii) La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con nueve (9) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo "pesados", materializad en el numeral 2.4.2) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.

(iii) La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con nueve (9) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo "mixta", materializada en el numeral 2.4.2) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.

SEGUNDO: ordenar a la primera instancia que realice los actos de instrucción pertinentes a fin de evaluar si existen o no disposiciones o actos administrativos que contengan de forma clara y precisa las medidas descritas en el Resuelve Primero de la presente resolución.

TERCERO: : declarar la nulidad de la Resolución 0422-2019/CEB-INDECOPI del 6 de septiembre de 2019, y de todos los actos sucesivos, en el extremo que admitió a trámite la denuncia respecto de la exigencia de considerar los lineamientos establecidos en la "Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial" aprobada por la Resolución Directoral 15288-2007-MTC/15, para la presentación del requisito denominado Estudio de Impacto Vial, materializada en literal j) del numeral 37.1) del artículo 37 del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por Decreto Supremo 025-2008-MTC y en el Oficio 31-2019-MTC/17.03.

CUARTO: de acuerdo con lo establecido en el artículo 225 del TUO de la Ley 27444, el artículo 27 del Decreto Legislativo 1256 y el numeral 5 del artículo 427 del Texto Único Ordenado del Código Procesal Civil, declarar la improcedencia de la denuncia en lo referente a la medida detallada en el Resuelve Tercero de la presente resolución.

QUINTO: revocar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019; y, en consecuencia, improcedente la denuncia respecto de las siguientes medidas:

(i) La exigencia de presentar una carta fianza bancaria por la suma de $ 300 000.00 (trescientos mil y 00/100 dólares americanos) para ser autorizado

como Centro de Revisión Periódica de Cilindros, materializada en el numeral 5.2.14) de la Directiva 004-2010-MTC/15.

(ii) La exigencia de acreditar tener una experiencia no menor de 10 años en la prestación de los servicios o desarrollo de las actividades vinculadas al campo automotriz para solicitar la autorización para la emisión de los Certificados de Conformidad, materializada en inciso b) del numeral 6.1 de la Directiva 002-2002-MTC/15.

(iii) La exigencia de acreditar por lo menos tres (3) talleres encargados de subsanar las observaciones efectuadas por el especialista encargado para solicitar una autorización para la emisión de los Certificados de Conformidad, materializada en el inciso d) del numeral 6.1 de la Directiva 002-2002-MTC/15.

SEXTO: declarar la nulidad de la Resolución 0141-2020/STCEB-INDECOPI del 2 de marzo de 2020, en el extremo que concedió el recurso de apelación presentado por las empresas listadas en el Anexo 5 de la presente resolución, respecto de las siguientes medidas contenidas en el Resuelve Cuarto de la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI:

(i) La exigencia de que el CITV deba tener las áreas de circulación y estacionamiento con el piso pavimentado o asfaltado, materializada en el numeral 2.2.3) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.

(ii) La exigencia de que el Certificado de Inspección Inicial, el Certificado de Inspección Anual, el Certificado de Homologación de Equipos y la Constancia de Calibración de Equipos sean emitidos por una empresa inspectora legalmente establecida en el país y cuya casa matriz esté asociada a la International Federation of Inspection Agencies – IFIA, materializada en la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo 025-2008-MTC, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.

SÉPTIMO: revocar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019; y, en consecuencia, declarar barrera burocrática carente de razonabilidad la exigencia de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual por el monto de sesenta (60) Unidades Impositivas Tributarias (UIT) para operar como Centro de Inspección Técnica Vehicular, materializada en el literal l) del numeral 37.1) del artículo 37 del Decreto Supremo 025-2008-MTC, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares y en los Oficios 447-2018-MTC/15.03 y 031-2019-MTC/17.03.

OCTAVO: confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019, en el extremo que declaró fundada la denuncia presentada por las empresas listadas en el Anexo 5 en contra del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y, barreras burocráticas ilegales detalladas en el Anexo 2 de la presente resolución.

NOVENO: confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019 en el extremo que declaró fundada la denuncia presentada por las empresas listadas en el Anexo 5 en contra del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y, que constituyen barreras burocráticas carentes de razonabilidad las medidas señaladas en el Anexo 3 de la presente resolución.

DÉCIMO: disponer la inaplicación de las medidas citadas en el Resuelve Séptimo, Octavo y Noveno a favor de las empresas listadas en el Anexo 5 de la presente resolución, en atención a lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto Legislativo 1256.

DÉCIMO PRIMERO: confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019 en el extremo que se dispuso la inaplicación con efectos generales de las medidas indicadas en el Resuelve Octavo de la presente resolución, de conformidad con el artículo 8 del Decreto Legislativo 1256.

DÉCIMO SEGUNDO: confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019 en el extremo que declaró infundada la denuncia presentada por las empresas listadas en el Anexo 5 en contra del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y, que no constituyen barreras burocráticas ilegales las medidas señaladas en el Anexo 4 de la presente resolución.

DÉCIMO TERCERO: confirmar la Resolución 0571-2019/CEB-INDECOPI del 3 de diciembre de 2019 respecto de lo resuelto en el Resuelve Décimo, Décimo Primero y Décimo Segundo.

Con la intervención de los señores vocales Gilmer Ricardo Paredes Castro, Ana Asunción Ampuero Miranda, Armando Luis Augusto Cáceres Valderrama y Gonzalo Ferrero Diez Canseco.

GILMER RICARDO PAREDES CASTRO
Presidente

LPDERECHO.PE

ANEXO 1 – Barreras burocráticas analizadas por la Comisión

N°	Barrera Burocrática	Medio de materialización	
		Disposición administrativa	Acto administrativo
(i)	La exigencia de que el centro de inspección técnica vehicular cuente con áreas verdes.	numeral 2.1.4) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(ii)	La exigencia de que el Centro de Inspección Técnica Vehicular (en adelante, CITV) cuente con un número mínimo de cinco (5) estacionamientos para el estacionamiento de vehículos de los visitantes.	numeral 2.4.3) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(iii)	La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con dieciocho (18) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo "liviana".	numeral 2.4.2) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(iv)	La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con nueve (9) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo "pesados".	numeral 2.4.2) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(v)	La exigencia de que el CITV cuente como mínimo con nueve (9) estacionamientos cuando se opere una línea de inspección técnica vehicular de tipo "mixta".	numeral 2.4.2) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(vi)	La exigencia de que el CITV deba tener las áreas de circulación y estacionamiento con el piso pavimentado o asfaltado.	numeral 2.2.3) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(vii)	La exigencia de que el Certificado de Inspección Inicial, el Certificado de Inspección Anual, el Certificado de Homologación de Equipos y la Constancia de Calibración de Equipos sean emitidos por una empresa inspectora legalmente establecida en el país y cuya casa matriz esté asociada a la International Federation of Inspection Agencies – IFIA.	Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo 025-2008-MTC, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.	-
(viii)	La exigencia de que el ingeniero automotriz, mecánico o mecánico – electricista colegiado y habilitado que supervisará el proceso de verificación documentaria, inspección visual y mecánica de los vehículos cuenten con una experiencia mínima de cinco (5) años, en actividades vinculadas al ramo automotriz.	numeral 32.1) del artículo 32° del Decreto Supremo 025-2008-MTC, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.	Oficios 447-2018-MTC/15.03 y 2697-2018-MTC/15.03.
(ix)	La exigencia de acreditar contar con por lo menos dos (02) ingenieros automotrices, mecánicos o mecánico electricistas colegiados, habilitados y con una experiencia mínima de cinco (5) años cuando en un Centro de Inspección Técnica Vehicular funcione más de dos (02) líneas de inspección.	numeral 32.2) del artículo 32° del Decreto Supremo 025-2008-MTC, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.	Oficios 447-2018-MTC/15.03 y 2697-2018-MTC/15.03.
(x)	La exigencia de que el ingeniero automotriz, mecánico o mecánico – electricista, o afines y/o técnicos en mecánica automotriz por cada línea de inspección técnica vehicular para realizar las labores de verificación documentaria, inspección visual y mecánica de los vehículos que cuente con experiencia no menor de tres (3) años en mecánica automotriz.	numeral 32.3) del artículo 32° del Decreto Supremo 025-2008-MTC, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.	Oficios 447-2018-MTC/15.03 y 2697-2018-MTC/15.03.
(xi)	La exigencia contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual por el monto de sesenta (60) Unidades Impositivas Tributarias (UIT) para operar como Centro de Inspección Técnica Vehicular.	literal l) del numeral 37.1) del artículo 37° del Decreto Supremo 025-2008-MTC, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.	Oficios 447-2018-MTC/15.03 y 031-2019-MTC/17.03.
(xii)	La exigencia de que cada CITV cuente con infraestructura inmobiliaria ubicada sobre un terreno con una extensión mínima de 500 m2 como condición para operar una (1) línea de inspección tipo menor.	numeral 36.1) del artículo 36° del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por Decreto Supremo 025-2008-MTC.	-
(xiii)	La exigencia de que cada CITV cuente con infraestructura inmobiliaria ubicada sobre un terreno	numeral 36.1) del artículo 36° del Reglamento Nacional de	-

N°	Barrera Burocrática	Medio de materialización	
		Disposición administrativa	Acto administrativo
	con una extensión mínima de 1,500 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo liviano.	Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por Decreto Supremo 025-2008-MTC.	
(xiv)	La exigencia de que cada CITV cuente con infraestructura inmobiliaria ubicada sobre un terreno con una extensión mínima de 2,000 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo pesado y/o mixta	numeral 36.1) del artículo 36° del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por Decreto Supremo 025-2008-MTC.	-
(xv)	La exigencia de que el frontis colindante con la vía pública de la infraestructura inmobiliaria de una CITV con una (01) línea de inspección de tipo menor, cuente con una longitud no menor a 10 metros.	punto 2.1.2.1) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(xvi)	La exigencia de que el frontis colindante con la vía pública de la infraestructura inmobiliaria de una CITV con una (01) línea de inspección de tipo liviana, cuente con una longitud no menor a 20 metros	punto 2.1.2.2) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(xvii)	La exigencia de que el frontis colindante con la vía pública de la infraestructura inmobiliaria de una CITV con una (01) línea de inspección de tipo mixta y/o pesada, cuente con una longitud no menor a 25 metros.	punto 2.1.2.3) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(xviii)	La exigencia de considerar los lineamientos establecidos en la "Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial" aprobada por la Resolución Directoral Nº 15288-2007-MTC/15, para la presentación del requisito denominado Estudio de Impacto Vial.	literal j) del numeral 37.1) del artículo 37° del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por Decreto Supremo 025-2008-MTC.	Oficios 447-2018-MTC/15.03, 2697-2018-MTC/15.03, 31-2019-MTC/17.03.
(xix)	La exigencia de presentar una póliza de seguro de responsabilidad civil profesional, la cual, para el caso de las regiones Lima Metropolitana, Callao y Lima Provincias debe ser por un equivalente a cien unidades impositivas tributarias (100 UIT) para ser autorizado como entidad certificadora de conversiones a GLP.	numeral 5.2.7) de la Directiva 005-2007-MTC/15.	-
(xx)	Exigencia de presentar una póliza de seguro de responsabilidad civil profesional, cuyo monto de cobertura debe ser por un equivalente no menor a trescientas unidades impositivas tributarias (300 UIT).	numeral 5.2.7) de la Directiva 001-2005-MTC/15.	-
(xxi)	Exigencia de presentar una carta fianza bancaria por la suma de $ 300 000.00 (trescientos mil y 00/100 dólares americanos) para ser autorizado como Centro de Revisión Periódica de Cilindros.	numeral 5.2.14) de la Directiva 004-2010-MTC/15.	-
(xxii)	La exigencia de contar con una experiencia no menor de cinco (05) años en la prestación de servicios y desarrollo de actividades vinculadas al control de calidad e inspecciones en el campo automotriz, con personal de supervisión que cuente con experiencia en certificaciones de conversiones vehiculares del sistema de combustión a gases combustibles (GLP o GNV), para acceder a una autorización como Entidad Certificadora de Conversiones a GLP y operar como tal.	numeral 5.1.1.3) de la Directiva 005-2007-MTC/15.	-
(xxiii)	La exigencia de contar con una experiencia no menor de ocho (8) años en la prestación de servicios y desarrollo de actividades vinculadas al control de calidad e inspecciones en el campo automotriz, con personal de supervisión que cuente con experiencia en certificaciones de conversiones vehiculares al sistema de combustión a GNV, para acceder a una autorización como Entidad Certificadora de Conversiones y operar como tal.	numeral 5.1.1.3) de la Directiva 001-2005-MTC/15.	-
(xxiv)	La exigencia de acreditar tener una experiencia no menor de 10 años en la prestación de los servicios o desarrollo de las actividades vinculadas al campo	inciso b) del numeral 6.1 de la Directiva 002-2002-MTC/15.	-

N°	Barrera Burocrática	Medio de materialización	
		Disposición administrativa	Acto administrativo
	automotriz para solicitar la autorización para la emisión de los Certificados de Conformidad		
(xxv)	La exigencia de acreditar por lo menos tres (3) talleres encargados de subsanar las observaciones efectuadas por el especialista encargado para solicitar una autorización para la emisión de los Certificados de Conformidad	inciso d) del numeral 6.1 de la Directiva 002-2002-MTC/15.	-

ANEXO 2 – Barreras burocráticas ilegales

N°	Barrera Burocrática	Medio de materialización	
		Disposición administrativa	Acto administrativo
(i)	La exigencia de que el centro de inspección técnica vehicular cuente con áreas verdes.	numeral 2.1.4) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(ii)	La exigencia de que el Centro de Inspección Técnica Vehicular (en adelante, CITV) cuente con un número mínimo de cinco (5) estacionamientos para el estacionamiento de vehículos de los visitantes.	numeral 2.4.3) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-

ANEXO 3 – Barreras burocráticas carentes de razonabilidad

N°	Barrera Burocrática	Medio de materialización	
		Disposición administrativa	Acto administrativo
(i)	La exigencia de que el CITV deba tener las áreas de circulación y estacionamiento con el piso pavimentado o asfaltado.	numeral 2.2.3) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(ii)	La exigencia de que el Certificado de Inspección Inicial, el Certificado de Inspección Anual, el Certificado de Homologación de Equipos y la Constancia de Calibración de Equipos sean emitidos por una empresa inspectora legalmente establecida en el país y cuya casa matriz esté asociada a la International Federation of Inspection Agencies – IFIA.	Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo 025-2008-MTC, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.	-
(iii)	La exigencia de que el frontis colindante con la vía pública de la infraestructura inmobiliaria de una CITV con una (01) línea de inspección de tipo menor, cuente con una longitud no menor a 10 metros.	punto 2.1.2.1) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(iv)	La exigencia de que el frontis colindante con la vía pública de la infraestructura inmobiliaria de una CITV con una (01) línea de inspección de tipo liviana, cuente con una longitud no menor a 20 metros	punto 2.1.2.2) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(v)	La exigencia de que el frontis colindante con la vía pública de la infraestructura inmobiliaria de una CITV con una (01) línea de inspección de tipo mixta y/o pesada, cuente con una longitud no menor a 25 metros.	punto 2.1.2.3) del Anexo 2 de la Resolución Directoral 11581-2008-MTC/15.	-
(vi)	La exigencia de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual por el monto de sesenta (60) Unidades Impositivas Tributarias (UIT) para operar como Centro de Inspección Técnica Vehicular.	literal l) del numeral 37.1) del artículo 37° del Decreto Supremo 025-2008-MTC, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.	Oficios 447-2018-MTC/15.03 y 031-2019-MTC/17.03.

ANEXO 4 – Barreras burocráticas con indicios insuficientes

N°	Barrera Burocrática	Medio de materialización	
		Disposición administrativa	Acto administrativo
(i)	La exigencia de que cada CITV cuente con infraestructura inmobiliaria ubicada sobre un terreno con una extensión mínima de 500 m2 como condición para operar una (1) línea de inspección tipo menor.	numeral 36.1) del artículo 36° del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por Decreto Supremo 025-2008-MTC.	-
(ii)	La exigencia de que cada CITV cuente con infraestructura inmobiliaria ubicada sobre un terreno con una extensión mínima de 1,500 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo liviano.	numeral 36.1) del artículo 36° del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por Decreto Supremo 025-2008-MTC.	-
(iii)	La exigencia de que cada CITV cuente con infraestructura inmobiliaria ubicada sobre un terreno con una extensión mínima de 2,000 m2 en caso pretenda operar una (1) línea de inspección tipo pesado y/o mixta	numeral 36.1) del artículo 36° del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por Decreto Supremo 025-2008-MTC.	-
(iv)	La exigencia de considerar los lineamientos establecidos en la "Guía Metodológica de Contenido de los Estudios de Impacto Vial" aprobada por la Resolución Directoral Nº 15288-2007-MTC/15, para la presentación del requisito denominado Estudio de Impacto Vial.	-	Oficios 447-2018-MTC/15.03, 2697-2018-MTC/15.03
(v)	La exigencia de contar con una experiencia no menor de cinco (05) años en la prestación de servicios y desarrollo de actividades vinculadas al control de calidad e inspecciones en el campo automotriz, con personal de supervisión que cuente con experiencia en certificaciones de conversiones vehiculares del sistema de combustión a gases combustibles (GLP o GNV), para acceder a una autorización como Entidad Certificadora de Conversiones a GLP y operar como tal.	numeral 5.1.1.3) de la Directiva 005-2007-MTC/15.	-
(vi)	La exigencia de contar con una experiencia no menor de ocho (8) años en la prestación de servicios y desarrollo de actividades vinculadas al control de calidad e inspecciones en el campo automotriz, con personal de supervisión que cuente con experiencia en certificaciones de conversiones vehiculares al sistema de combustión a GNV, para acceder a una autorización como Entidad Certificadora de Conversiones y operar como tal.	numeral 5.1.1.3) de la Directiva 001-2005-MTC/15.	-

ANEXO 5- DENUNCIANTES

Razón Social	RUC
Revisa Perú S.A.C.	20570760387
Certificaciones ABC del Perú E.I.R.L.	20601457297
Elton Zena E.I.R.L.	20529480882
Consorcio Elton Zena S.A.C.	20570580729
Conduce Perú E.I.R.L.	20529436123
Vías Peruanas E.I.R.L.	20529555050
Elton Zena Servicios Generales S.A.C.	20496055528