



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

EXP. N.º 01576-2007-PA/TC  
LIMA  
C & S NIPÓN AUTO PARTS  
S.R.L. Y OTROS

### SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima, a los 14 días del mes de abril de 2007, la Segunda Sala del Tribunal Constitucional, integrada por los magistrados Landa Arroyo, Gonzales Ojeda y García Toma pronuncia la siguiente sentencia

#### ASUNTO

Recurso de agravio constitucional interpuesto por la empresa C & S Nippon Auto Parts S.R.L. y otros contra la sentencia de la Quinta Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima, de fojas 2997, su fecha 17 de agosto de 2006, que declara improcedente la demanda de autos, así como las solicitudes de litisconsortes apersonados a lo largo del proceso.

#### ANTECEDENTES

##### Demanda

Con fecha 1 de septiembre de 2005 las empresas C & S Nipón Autoparts S.R.L., Inversiones Wa & Da S.A.C. y Pac Max Importadores S.A.C., interponen demanda de amparo contra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitando la inaplicación del Decreto Supremo N.º 017-2005-MTC, por considerarlo violatorio de sus derechos constitucionales al trabajo y a la libre contratación, al establecer limitaciones a la importación de vehículos usados, así como sus motores, partes, piezas y repuestos usados para automotor.

Señala que esta vulneración tiene su origen en el Decreto de Urgencia N.º 140-2001, el mismo que establecía las limitaciones a la importación de vehículos usados, así como sus motores, partes, piezas y repuestos usados para uso automotor. A este respecto, el Tribunal Constitucional, mediante las sentencias N.º 0008-2003-AI/TC y 0017-2004-AI/TC, atendió los cuestionamientos presentados al referido Decreto de Urgencia, declarándolo inconstitucional. No obstante ello, días después de publicado el pronunciamiento del Tribunal, se emite - con fecha 15 de julio de 2005 - el Decreto Supremo N.º 017-2005-MTC, cuyo contenido es similar al del Decreto de Urgencia declarado inconstitucional.

Sustento fáctico de lo anteriormente expresado, constituye el tratamiento aduanero sufrido por dos de las empresas recurrentes. Así, en el caso de C & S Nippon Autoparts S.R.L., la misma adquirió - con fecha 14 de julio de 2005 - piezas para



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

motores y vehículos usados de la Sociedad Importadora y Exportadora Asia Cars Ltda. No obstante ello, el Sistema General de Administración Aduanera impidió la nacionalización de la mercancía, alegando "*Error partida declarada está prohibida de importación y fecha de embarque inválido*". A juicio de la recurrente, ello constituye un acto arbitrario ya que no se explica fehacientemente la razón de este rechazo.

Por otro lado, en el caso de Inversiones Wa & Da, adquirió - con fecha 13 de julio de 2005- piezas para motores y repuestos de vehículos usados a Distribuidora Universal Ltda. No obstante ello, la Aduana Marítima del Callao ha inmovilizado la mercancía señalando "*Mercancía restringida; D.S. 017-2005-MTC*". A criterio de la recurrente, ello es arbitrario porque la relación jurídica se concretó con fecha anterior a la vigencia de la norma impugnada, además porque ya se había autorizado la nacionalización mediante Declaración Única de Aduanas (DUA) N.º 104508.

Finalmente, en el caso de Pac Max Importadores S.A.C., informó a la Superintendencia Nacional Adjunta de Aduana que con anterioridad a la vigencia del Decreto Supremo N.º 017-2005-MTC, se había adquirido mercancía de la Compañía Ceache en Korea y que la misma había sido embarcada hacia Perú con fecha 14 de julio de 2005. A este respecto, considerando que arribará al Callao con fecha 27 de agosto, mediante la presente demanda de amparo se solicita ad cautelam que no se aplique la norma impugnada.

A lo largo del proceso, se apersonan los siguientes recurrentes a fin de ser incluidos como *litisconsortes facultativos* de la parte demandante: Superglass Peru Importadora S.R.L.; Longuasa E.I.R.L.; Autopartes Diesel Alvarez E.I.R.L.; Park Jong Lae; Kenyi Motors E.I.R.L.; Miranda Motors E.I.R.L.; Importadora Izumi Motors E.I.R.L.; JB Repuestos S.A.; Imp ortadora Formosa S.R.L.; Innova Perú S.A.C.; Repuestos Bong S.A.C; V.S. Repuestos D Calidad S.A.C.; Doo Won Repuestos S.C.R.L.; Profesional Motors International S.A.C.; Ana Melva Peralta Tunki; JS Automaq S.A.C.; Automotriz Guerra E.I.R.L.; Kami Motors S.A.C.; Ichiban Parts E.I.R.L.; Commpart International S.R.L. Importaciones Polo S.R.L.; Inversiones Aguirre E.I.R.L.; Automotores Condor S.A.C.; Millenium Kar S.A.C.; Truckparts S.R.L.; Rita Magaly Nakamine Flores; Inversiones Carvajal S.R.L.; Criscar E.I.R.L.; Importadora Exportadora Ming E.I.R.L.; Importadora Exportadora Kobe L.T.D.A.; Total Part E.I.R.L.. Todos ellos se adhieren a los argumentos esgrimidos por los demandantes, alegando además que han suscrito contratos con anterioridad a la fecha de entrada en vigencia de la norma, por lo que piden que no sean aplicables a dichas relaciones jurídicas.

### **Contestación de la demanda**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, interpone la excepción de falta de agotamiento de la vía previa. En adición a ello, contradice la demanda en todos sus extremos alegando que carece de objeto constitucional, debido a que el Decreto Supremo N.º 017-2005-MTC, ha sido emitido validamente, como expresión de las facultades otorgadas a los funcionarios pertinentes. Asimismo, aduce que con el Decreto



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

Legislativo N.º 843 se restableció la importación de vehículos usados, con el cumplimiento de determinados requisitos que pueden ser modificados por Decreto Supremo. En este sentido, concordando la importación de vehículos y autopartes usados con regulaciones ambientales y automotoras (contenidas en el Decreto Supremo N.º 028-2005-EM y la Ley N.º 27181), se estableció requisitos que armonicen con una política general de transporte.

La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (en adelante SUNAT), solicita intervenir como litisconsorte de la entidad demandada en el presente proceso, alegando que en la demanda se han señalado diversos actos cuya autoría se les atribuye, derivados de la aplicación del Decreto Supremo N.º 017-2005-MTC. En adición a ello, justifica su participación litisconsorcial debido a que la decisión a emitirse en el presente proceso va a tener efecto sobre los actos administrativos dictados o a dictarse por SUNAT. Con relación a los alegatos de las empresas demandantes, refiere que el Decreto Supremo impugnado no es aplicable a las mercancías que se encuentren en tránsito hacia el Perú o hayan sido desembarcadas en puerto peruano. Así, para verificar que la mercadería a importarse cumple con alguno de estos requisitos, SUNAT inició procedimiento, cuya resultado puede ser objeto de impugnación en la vía administrativa pertinente.

### **Pronunciamiento de Primera Instancia**

Con fecha 28 de diciembre de 2005, el Quinto Juzgado Civil de Lima desestima las excepciones propuestas y declara fundada la demanda por considerar que el Decreto Supremo impugnado en el presente proceso contiene disposiciones similares a las contenidas en el Decreto de Urgencia N.º 140-2001, el cual ha sido declarado inconstitucional por el Tribunal Constitucional. Así, considera que el Decreto Supremo cuestionado comparte materialmente la situación de inconstitucionalidad del referido Decreto de Urgencia, al no cumplir el pronunciamiento de este Colegiado.

### **Pronunciamiento de Segunda Instancia**

La recurrida, revocando la apelada, declaró improcedente la demanda debido a que a su juicio los pronunciamientos del Tribunal Constitucional no son aplicables al Decreto Supremo impugnado en el presente caso. Así, en la STC N.º 008-2003-AI/TC se cuestionó temas formales del Decreto de Urgencia N.º 140-2001, así como la delegación en la regulación de medidas extraordinarias a instrumentos de la jerarquía de un Decreto Supremo. Por otro lado, en la STC N.º 0017-2004-AI/TC, se evaluó temas formales, así como los efectos inmediatistas y restrictivos del referido Decreto de Urgencia, los cuales a criterio del Tribunal, no cumplen con el principio de proporcionalidad. Sin embargo, para la validez del Decreto Supremo N.º 017-2005-MTC, no son exigibles los mismos requisitos formales que el Decreto de Urgencia, debido a que el Decreto Supremo responde a la función reguladora del Estado. En adición a ello, el impugnado Decreto Supremo no es de aplicación irrestricta, sino que contiene limitaciones que evidencian proporcionalidad. Finalmente aduce que no se



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

puede analizar *in abstracto* la constitucionalidad de la normas mediante un proceso de amparo.

### FUNDAMENTOS

#### **& Petitorio y Derechos Alegados**

1. El objeto del proceso de amparo consiste en que se inaplique –de acuerdo a los alcances del artículo 3 del Código Procesal Constitucional- al caso de los demandantes y litisconsortes activos –y sólo de aquellos que interpusieron el recurso de agravio constitucional- el artículo 2 del Decreto Supremo N° 017-2005-MTC que suspende la importación de motores, repuestos, partes y piezas usadas para vehículos automotores. Sostienen los demandantes que la disposición legal impugnada constituye vulneración a lo dispuesto por el Tribunal Constitucional en la STC N° 017-2004-AI/TC en la cual se declaró inconstitucional el artículo 1° del Decreto de Urgencia N° 140-2001 por forma y fondo lo cual resulta atentatorio a sus derechos relativos al trabajo y a la libre contratación.

#### **& Cuestiones Constitucionalmente Controvertidas**

2. A fin de mejor resolver la presente demanda de amparo, este Colegiado considera pertinente pronunciarse sobre los siguientes aspectos:

- 2.1. Cuestiones de procedencia de la demanda materia del presente proceso. Amparo contra normas y agotamiento de la vía previa.
- 2.2. Verificar si es aplicable al caso en cuestión la Jurisprudencia emitida por este Tribunal (STC 0008-2003-AI/TC y 0017-2004-AI/TC) y en consecuencia se han vulnerado los derechos alegados.

#### **& Cuestiones de Procedencia - Amparo contra Normas**

2. Considerando la sentencia venida grado es pertinente señalar que en la STC N.º 4677-2004-PA/TC, se señaló “(...) la improcedencia del denominado “*amparo contra normas*”, se encuentra circunscrita a los supuestos en los que la norma cuya inconstitucionalidad se acusa sea heteroaplicativa, es decir, aquella cuya aplicabilidad no es dependiente de su sola vigencia, sino de la verificación de un posterior evento, sin cuya existencia, la norma carecerá, indefectiblemente, de eficacia, esto es, de capacidad de subsumir, por sí misma, algún supuesto fáctico en el normativo (...). Es evidente que en tales casos no podrá alegarse la existencia de una amenaza cierta e inminente de afectación a los derechos fundamentales, tal como lo exige el artículo 2º del Código Procesal Constitucional (CPConst.), ni menos aún la existencia actual de un acto lesivo de tales derechos. De ahí que, en dichos supuestos, la demanda de amparo resulte improcedente.”



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

3. Sin embargo, la restricción contenida en el segundo párrafo del inciso 2) del artículo 200° de la Constitución, no impide que se interpongan demandas de amparo en contra de las denominadas normas autoaplicativas; es decir, contra aquellas normas de eficacia inmediata, cuyas disposiciones no necesitan, para su efectividad y cumplimiento, de ningún acto de la administración, y que, además, inciden en forma directa en el ámbito subjetivo del demandante.
4. Cabe preguntarse entonces, si las normas cuestionadas en autos, son normas autoaplicativas. En la STC 1311-2000-AA/TC cuando se cuestionó la conformidad con el principio de legalidad, del Decreto Supremo N° 158-99-EF, señalamos que *"...si bien parece que el acto lesivo no se había producido al interponerse la demanda, pues no constaba en autos prueba de que el impuesto había sido aplicado o cobrado al accionante, es opinión de este Tribunal que el hecho de que el Decreto Supremo N° 158-99-EF no requiera de acto posterior alguno para su obligatoriedad, lo cual hace un dispositivo legal de eficacia inmediata, imperativo frente a los sujetos pasivos del impuesto, por lo que no puede negarse su naturaleza autoaplicativa o de acto aplicatorio, es decir, con mayor certeza de ocurrencia que la amenaza de violación del derecho (...) y por ende, procedía esta acción de amparo, aún cuando en la práctica no se hubiera realizado todavía el acto de aplicación para cobranza del impuesto..."*.
5. En el caso de autos, los demandantes y litisconsortes activos, cuestionan a través del proceso de amparo la constitucionalidad en abstracto del Decreto Supremo N° 017-2005-MTC, habida cuenta que ésta disposición incorpora requisitos de cuyo contenido se puede advertir que quienes no cumplan con tales disposiciones no podrán importar motores, repuestos, partes y piezas usadas para vehículos automotores. Planteadas así las cosas, es claro que los tres artículos que contiene el Decreto Supremo N° 017-2005-MTC son normas de carácter **autoaplicativo**, puesto que al imponer requisitos previos a cualquier acotación al pago (ya que sin ellos es imposible realizar su objeto social) por parte de la administración tributaria no necesitan, para su ejecución y cumplimiento, de ningún acto de la administración, incidiendo en forma directa en el ámbito subjetivo de los demandantes y litisconsortes.
6. De ello, podemos concluir que al resultar la norma en cuestión, una de naturaleza autoaplicativa no es necesario agotar la vía previa (artículo 3° del C.P.Const. "Cuando se invoque la amenaza o violación de actos que tienen como sustento la aplicación de norma autoaplicativa incompatible con la Constitución, la sentencia que declare fundada la demanda dispondrá, además, la inaplicabilidad de la norma citada. Son normas autoaplicativas, aquellas cuya aplicabilidad, una vez que han entrado en vigencia, resulta inmediata e incondicionada...") no compartiendo el razonamiento de la Sala y procediendo a emitir sentencia de fondo.



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

### **& Los alcances de la Sentencia recaída en el Exp. N° 0017-2004-AI/TC en relación con el artículo 1 del Decreto de Urgencia N° 140-2001.**

7. Este Colegiado con motivo de la Sentencia recaída en el Expediente N° 0017-2005-AI/TC, se evaluó los alcances precisamente del artículo 1 del Decreto de Urgencia N° 140-2001, cuyo razonamiento es aplicable para resolver la presente controversia.
8. En la referida sentencia, para la evaluación de la inconstitucionalidad material, el Tribunal Constitucional partió de la siguiente premisa: *”si los fines de la norma cuestionada son, como aparece de sus propios considerandos, la implementación de medidas orientadas al mejoramiento y desarrollo del transporte terrestre por carretera, la corrección de las distorsiones que afectan la competencia del mercado formal por la presencia masiva de empresas informales y la preservación de la salud y la seguridad de los usuarios de los servicios de transporte de pasajeros, procede preguntarse si dichos objetivos, sustentados en indiscutibles premisas constitucionales (El primero, referido a una competencia que al Estado corresponde verificar a través del sector correspondiente y los segundos, relativos a principios explícitos reconocidos en la llamada Constitución Económica), justificaban sin embargo y de alguna forma, la adopción de medidas como las contenidas en el Decreto de Urgencia N° 140-2001, particularmente la concerniente con su artículo 1°, referido a la suspensión de la importación de vehículos automotores usados de peso bruto, mayor a 3000 kilogramos, así como la importación de motores, partes piezas y repuestos usados para uso automotor”*.
9. A fin de responder tal interrogante, el Tribunal Constitucional evaluó la intervención normativa del Ejecutivo conforme a la técnica del *test de proporcionalidad*, el cual, conforme se desarrolló en las STC 0045-2004-AI, y, STC 0004-2006-AI/TC, involucra la evaluación de la intervención normativa en base a los tres sub principios que lo conforman; esto es, a) idoneidad, b) necesidad, y c) proporcionalidad en sentido estricto.

Estos sub principios han de aplicarse de manera sucesiva, siendo que, al no superarse alguno de ellos, implicaría la inmediata inconstitucionalidad de la norma sin necesidad de continuar con la evaluación en los siguientes niveles.

10. Así las cosas, este Colegiado arribó a la conclusión de que el artículo 1 del Decreto de Urgencia 140-2001 era inconstitucional, luego de que no sobrepasara el *sub examen de necesidad*, conforme a los siguientes argumentos: “ (...) este Colegiado considera que sin necesidad de adoptar una decisión como la contenida en el artículo 1° de la norma impugnada, bien pudo el Estado llegar a los mismos objetivos sobre la base de otro tipo de alternativas, por principio, menos gravosas. Tal aseveración resulta plenamente constatable por diversos motivos entre los que se puede detallar los siguientes: **a)** La congestión generada por vehículos de transporte como aquellos cuya restricción de importación se ha dispuesto, es resultado, o de la excesiva libertad de acceso al mercado de transporte, o de la falta de control de las reglas que restringen el acceso de vehículos orientados a la finalidad descrita. Se trata, en otros



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

términos, de verificar que las reglas de libre competencia, entendida como libertad de acceso y de participación en el mercado, no están siendo correctamente observadas, pese a existir elementos que permitirían corregir los eventuales excesos; **b)** Por otra parte, el mismo fenómeno de congestión y de la correlativa contaminación que éste genera es producto del aumento desmedido de vehículos promovida por la existencia de incentivos de mercado, que de alguna forma, exigen un control equilibrado que actualmente no se ha venido dando. No es pues que no se pueda participar en la actividad de transporte, sino que la regulación aplicable al ejercicio de la misma, no termina siendo, la más efectiva en dirección a la cantidad y calidad de los vehículos utilizados y a la protección del medio ambiente y la salud de los usuarios; **c)** Otro de los aspectos que se intenta mejorar es el concerniente a la informalidad, sin embargo éste último requiere de efectivas tareas de fiscalización y sanción por parte de las autoridades competentes, las mismas que, por lo menos durante la época en que se promovió la norma impugnada, no se vinieron realizando en forma efectiva. Más que atacar el problema del tráfico no permitido sobre la base de restricciones en la adquisición de vehículos, era pues pertinente reforzar las tareas de fiscalización sobre quienes por tener un vehículo de transporte pretendían ejercer dicha actividad; **d)** Lo mismo puede decirse de la seguridad de los peatones y demás vehículos que circulan por las vías del país así como de la calidad del servicio que se ha venido prestando y que requiere inevitablemente del establecimiento de reglamentos y normas técnicas así como del cumplimiento de requisitos o exigencias mínimas en la capacitación o formación del personal encargado de brindar el servicio de transporte; **e)** Finalmente, la supuesta existencia de precios predatorios (perjudiciales) justifica de alguna forma y acorde con los principios de protección al consumidor y el usuario, un cierto control sobre el mercado. Esta tarea por otra parte, correspondía ser realizada por el Indecopi a través de su Comisión de Libre Competencia, sin embargo y para la época en que fue emitida la norma cuestionada, dicha alternativa tampoco fue tomada en cuenta.

En suma, queda claro que cuando se señala que existe la necesidad de implementar medidas orientadas al mejoramiento y desarrollo del transporte terrestre por carretera, la corrección de las distorsiones que afectan la competencia del mercado formal por la presencia masiva de empresas informales y la preservación de la salud y la seguridad de los usuarios de los servicios de transporte de pasajeros, es perfectamente viable llegar a los mismos objetivos utilizando fórmulas distintas y menos gravosas a la cuestionada, incorporando para ello adecuadas técnicas de control y fiscalización por parte de los organismos directamente involucrados. (...)"

11. Consecuentemente en la medida que el artículo 1 del Decreto de Urgencia N° 140-2001, fuera declarado inconstitucional por la STC 0017-2004-AI, su aplicación al caso concreto, impidiendo la importación de la mercancía de los recurrentes; resulta evidentemente lesivo a sus derechos fundamentales, particularmente los relativos con la libertad de contratación y la libre iniciativa privada como integrantes de la economía social de mercado, entendiéndose que, "*Se toma como base la STC N.º 0008-2003-AI/TC (Constitución Económica), donde se dictaron las pautas de interpretación de los principios que inspiran el régimen económico en la*



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

*Constitución de 1993, a fin de señalar que el rol del Estado en materia económica, debe entenderse necesariamente desde la óptica del Estado Social y Democrático de Derecho. Bajo ese marco, los principios del régimen económico, constituyen normas programáticas para el legislador, quien debe buscar el equilibrio entre la subsidiariedad y la solidaridad social...” (STC 0034-2004-AI/TC)*

### **& Los alcances de la Sentencia recaída en el Exp. N° 0017-2004-AI/TC en relación con el Decreto Supremo N° 017-2005-MTC.**

12. El Decreto Supremo N° 017-2005-MTC en su artículo 2 dispone que para la importación de motores, repuestos, partes y piezas usadas para vehículos de uso automotor, éstos deben ser remanufacturados y, por lo tanto, deben cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Ser suministrados con garantía de fábrica similar a la de una mercancía nueva;
- b) Que la importación sea realizada para actividades productivas dentro del territorio nacional, siempre que los bienes a importar estén destinados a su utilización por empresas dedicadas a tales actividades como consumidores finales;
- c) Que el proceso de remanufactura también sea el original y que los bienes estén compuestos completa o parcialmente por mercancías recuperadas; y,
- d) Que en el mismo bien que se importe se indique su condición de remanufacturado.

Finalmente, señala el dispositivo citado que “Los motores, partes, piezas y repuestos deben tener como destino su utilización exclusiva en vehículos que no circulen dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre y que sirvan de apoyo en operaciones productivas. En el caso de los motores remanufacturados, éstos deben tener una potencia igual o superior a los 380 Kw.”.

13. Del análisis constitucional de la imposición de los requisitos consignados en los incisos a) y c) podemos colegir que obligan a que la persona que importa los bienes sub materia, deba contar tanto con la garantía “de fábrica” y que el proceso de remanufactura sea “el original”; tornándose ambos requisitos en inviables puesto que no se trata sólo de permitir las importaciones sino de hacerlo en condiciones por lo menos, de probable cumplimiento para el demandante como se ha señalado en la citada jurisprudencia 0017-2004-AI/TC, traduciendo ello, en la irrazonabilidad de la medida. En cuanto al requisito consignado en el inciso b) y la disposición del párrafo final del referido artículo 29-A del Reglamento Nacional de Vehículos incorporado por el artículo 2° del Decreto Supremo N° 017-2005-MTC, es claro que la intención del legislador es la de restringir la importación sólo a los consumidores finales, pero siempre que sean para vehículos “que no circulen en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre”, lo cual se constituye como un requisito





## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

configurado para que en los hechos ninguna persona pueda importar motores, repuestos, partes y piezas usadas para vehículos automotores.

14. Además de lo analizado precedentemente, se debe tomar en cuenta la situación como importadores de motores, partes, piezas y repuestos orientados a satisfacer el mercado de piezas básicamente para el transporte público. Por otro lado, la fecha de publicación del Decreto Supremo N° 017-2005-MTC (15 de julio de 2005) que es por demás cercana a la fecha de publicación de la STC N° 017-2004-AI/TC (13 de julio de 2005); pudiendo evidenciarse que Estado aún mantiene pendiente la obligación correspondiente al deber de encontrar formas menos gravosas para cautelar bienes constitucionales superiores como ha establecido este Tribunal. En consecuencia, se permite la importación pero bajo condiciones excesivas y con el argumento de la “protección del medio ambiente” cuyo análisis y consideración no es ajena al desarrollo de la jurisprudencia emitida por este Colegiado. Así en la STC 3510-2003-AA/TC se ha señalado que, *“ En el Estado democrático de derecho de nuestro tiempo ya no solo se trata de garantizar la existencia de la persona o cualquiera de los demás derechos que en su condición de ser humano le son reconocidos, sino también de protegerla de los ataques al medio ambiente en el que esa existencia se desenvuelve, a fin de permitir que su vida se desarrolle en condiciones ambientales aceptables, pues, como se afirma en el artículo 13 de la Declaración americana sobre los derechos de los pueblos indígenas, el "derecho a un medio ambiente seguro, sano, [es] condición necesaria para el goce del derecho a la vida y el bienestar colectivo" lo que en el fondo se está haciendo es crear barreras comerciales no compatibles con nuestro régimen constitucional económico.*

15. En consecuencia, consideramos que la protección al medio ambiente es imprescindible para nuestro Estado Constitucional y Democrático de Derecho y ello –como se ha mencionado- se ha expuesto en abundante jurisprudencia. Sin embargo, en el caso que nos ocupa nos encontramos ante una realidad particular donde los mecanismos utilizados por el Estado para dar solución a un problema de larga data como es el “sistema de transporte público” no son compatibles con los principios relativos a nuestra Constitución Económica de 1993 ya que han puesto a la libre importación de motores, piezas, partes y autopartes en una situación que imposibilita su realización necesaria para el sistema de transporte nacional, reconocida en el artículo 58 de la Constitución.

### **& Sobre las intervenciones litisconsorciales.**

13. Durante la tramitación del presente proceso, se apersonaron diversas empresas dedicadas a la importación de motores, repuestos, partes y piezas usadas para vehículos automotores, afectadas por el artículo 2° del Decreto Supremo N° 017-2005-MTC. Éstas, técnicamente, son litisconsortes activos facultativos y su apersonamiento, como podrá acreditarse en autos, ha ocurrido dentro de la oportunidad prevista por el artículo 54° del Código Procesal Constitucional (“Quien tuviese interés



## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

jurídicamente relevante en el resultado de un proceso, puede apersonarse solicitando ser declarado litisconsorte facultativo...). Por consiguiente, los litisconsortes apersonados en autos deben ser tomados en cuenta para los efectos de declararse procedente su admisión (por la oportunidad en que fue formulada), así como para que les alcance la sentencia que deba dictarse en este proceso, puesto que tienen vinculación directa en la relación material que se articula entre el Estado y los importadores como lo acreditan en autos.

Por estos fundamentos, el Tribunal Constitucional con la autoridad que le confiere la Constitución Política del Perú

### HA RESUELTO

1. Declarar **FUNDADA** la demanda interpuesta y, en consecuencia, **INAPLICABLE** al caso concreto de los demandantes, los efectos del artículo 2° del Decreto Supremo N° 017-2005-MTC.
2. Declarar **PROCEDENTE** la incorporación de las empresas que en calidad de litisconsortes facultativos que se apersonaron al proceso e impugnaron la sentencia de segunda instancia; extendiéndoles los efectos de esta sentencia.
3. **EXHORTAR** al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Poder Ejecutivo a que cumpla y acate las sentencias de este Tribunal Constitucional en reiterada jurisprudencia relacionada con la materia de conformidad con el artículo 102 inciso 9 de la Constitución.

Publíquese y notifíquese

SS.

**LANDA ARROYO**  
**GONZALES OJEDA**  
**GARCÍA TOMA**

Lo que certifico

Dr. Daniel Figallo Rivedeneyra  
SECRETARIO RELATOR ( )