



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
Y DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Protección al Consumidor

RESOLUCIÓN 0560-2024/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0001-2022/CPC-INDECOPI-ANC-SIA

PROCEDENCIA : COMISIÓN DE LA OFICINA REGIONAL DEL INDECOPI DE ÁNCASH – SEDE CHIMBOTE
PROCEDIMIENTO : DE OFICIO
DENUNCIADA : TOURS RODRÍGUEZ S.A.C.
MATERIAS : DEBER GENERAL DE SEGURIDAD
GRADUACIÓN DE LA SANCIÓN
ACTIVIDAD : OTRAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE POR VÍA TERRESTRE

SUMILLA: *Se confirma la resolución venida en grado que halló responsable a Tours Rodríguez S.A.C., al probarse que expuso a los pasajeros del ómnibus con Placa de Rodaje B6F-959 a un riesgo injustificado, al no adoptar las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido en la carretera Huaraz – Pativilca, provincia de Recuay y departamento de Áncash el 5 de octubre del 2021, produciéndose el fallecimiento de una pasajera y la lesión de otras cuarenta (40) personas.*

SANCIÓN: 450 UIT

Lima, 28 de febrero de 2024

ANTECEDENTES

1. Por Resolución 1 del 11 de noviembre de 2022, la Secretaría Técnica de la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Áncash – Sede Chimbote (en adelante, la Secretaría Técnica de la Comisión) inició un procedimiento administrativo sancionador contra Tours Rodríguez S.A.C.¹ (en adelante, Tours Rodríguez), imputándole como presunta infracción del artículo 25° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor (en adelante, el Código), que habría expuesto a los pasajeros del ómnibus con Placa de Rodaje B6F-959 (en adelante, el ómnibus) a un riesgo injustificado, al no adoptar las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido en la carretera Huaraz – Pativilca, provincia de Recuay y departamento de Áncash el 5 de octubre del 2021².
2. En sus descargos, Tours Rodríguez alegó lo siguiente:
 - i) Que, el accidente de tránsito fue producto de un error humano cometido por el conductor del vehículo, el señor Víctor Franklin Vergaray Capristano (en adelante, el señor Vergaray), cuya responsabilidad se encontraba en investigación en la Fiscalía, imputándose contra dicha

¹ RUC 20601786614 con domicilio fiscal ubicado en Av. Mendiola 3971 urb. M. Bastidas (Alfredo Mendiola-a 2 cdas. de Izaguirre), Lima - San Martín de Porres.

² En virtud de los resultados de la investigación realizada a la empresa de transportes, por Informe 0058-2022/INDECOPI-HRZ del 20 de octubre de 2022, elaborado por la Oficina Regional del Indecopi de Áncash – Sede Chimbote.



- persona el presunto delito de homicidio simple y lesiones culposas de los pasajeros.
- ii) Que, cumplió con todas las medidas necesarias, a fin de evitar situaciones que afecten a los consumidores -tales como, charlas frecuentes a sus trabajadores sobre accidentes de tránsito y el mantenimiento oportuno de sus vehículos-.
 - iii) Que, por iniciativa propia, solventó los daños y perjuicios ocasionados a los pasajeros -tales como el pago de los gastos funerarios de la persona fallecida, gastos médicos de los heridos y celebración de transacciones extrajudiciales³-.
3. Mediante Resolución 0060-2023/INDECOPI-CHT del 3 de mayo de 2023, la Comisión emitió el siguiente pronunciamiento: i) Denegar el uso de la palabra solicitado por la administrada; ii) Hallar responsable a Tours Rodríguez por infracción del artículo 25° del Código, al considerar que expuso a los pasajeros del ómnibus a un riesgo injustificado, al no adoptar las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido en la carretera Huaraz – Pativilca, provincia de Recuay y departamento de Áncash el 5 de octubre del 2021, produciéndose el fallecimiento de una pasajera y la lesión de otras cuarenta (40) personas, sancionándola con una multa de 450 UIT; y, iii) Dispuso su inscripción en el Registro de Infracciones y Sanciones del Indecopi (en adelante, el RIS).
4. El 31 de mayo de 2023, Tours Rodríguez apeló la Resolución 0060-2023/INDECOPI-CHT, alegando lo siguiente:
- i) Que, solicitaba la confidencialidad de todo el expediente, ya que existían artículos periodísticos y páginas de redes sociales informando que había sido sancionada por el Indecopi, provocando una mala imagen de su representada y que le generaba pérdidas económicas, ya que aún no había quedado firme el acto administrativo.
 - ii) Que, la Comisión no fundamentó adecuadamente la denegatoria de la solicitud de informe oral, por lo que se vulneró su derecho de defensa.
 - iii) Que, en un proceso penal se estaban analizando los hechos suscitados el 5 de octubre del 2021; sin embargo, si bien la Comisión señaló que esta circunstancia no fue probada, correspondía a la Autoridad Administrativa recabar información de otras entidades públicas. Asimismo, el referido proceso ya se encontraba en la etapa intermedia existiendo una acusación contra el señor Vergaray -conductor del

³ Por Informe 0028-2023-OEE/INDECOPI del 1 de marzo del 2023, la Oficina de Estudios Económicos remitió a la Secretaría Técnica de la Comisión el cálculo de la sanción que le correspondería imponer a Tours Rodríguez, estimándose que el valor del daño a la vida de los pasajeros afectados ascendía a S/ 3 448 629,50.

Por Resolución 4 del 31 de marzo de 2023, la Secretaría Técnica de la Comisión trasladó a Tours Rodríguez el Informe Final de Instrucción 0003-2023/INDECOPI-HRZ emitido el mismo mes y año y el Informe 0028-2023-OEE/INDECOPI, por medio el cual la Oficina de Estudios Económicos calculó el daño generado a los pasajeros producto del accidente de tránsito, siendo que el 14 de abril del 2023, la administrada presentó sus descargos contra el referido informe solicitando, además, que se le conceda el uso de la palabra.



- vehículo- por el presunto delito de homicidio simple y lesiones culposas de los pasajeros.
- iv) Que, la Comisión no desarrolló los motivos por los cuales no la podía eximir de responsabilidad administrativa, limitándose a señalar que debía responder por las conductas desplegadas por su conductor. Asimismo, tampoco se desarrollaron conceptos doctrinales que debían de considerarse como, por ejemplo, las fallas mecánicas no previsibles de los vehículos.
 - v) Que, uno de los factores que comprendía una falla mecánica era el mal uso del vehículo siendo que, en el presente caso, de acuerdo al informe técnico emitido por la autoridad policial, el señor Vergaray fue el responsable del accidente de tránsito, por lo que se desprendía que se produjo una falla mecánica el 5 de octubre del 2021; no obstante, esto no fue explicado por la Comisión en su pronunciamiento final.
 - vi) Que, la Comisión no consideró las gestiones realizadas con relación a los pasajeros heridos y con los familiares de la persona fallecida.
 - vii) Que, la multa no se encontró debidamente motivada.

ANÁLISIS

I. Cuestiones Previas:

i) Sobre la confidencialidad del expediente

5. La Directiva 001-2008/TRI-INDECOPI sobre Confidencialidad de la Información en los Procedimientos Seguidos por los Órganos Funcionales del Indecopi⁴, establece que podrá considerarse confidencial la información presentada por las partes o terceros en el marco de un procedimiento seguido ante el Indecopi, cuya divulgación implique una afectación significativa para el titular de la misma o un tercero del que el aportante la hubiere recibido, u otorgue una ventaja significativa para un competidor del aportante de la información; siendo que, incluida en dicha condición, se encuentra la información protegida por la respectiva regulación del secreto bancario, tributario, comercial, industrial, empresarial, tecnológico y bursátil⁵⁶.

⁴ Cuerpo normativo que desarrolla y reglamenta el procedimiento para otorgar un tratamiento confidencial a la información presentada en el marco de los procedimientos que se tramitan ante los órganos funcionales del Indecopi y garantizar la reserva de dicha información.

⁵ **DIRECTIVA 001-2008/TRI-INDECOPI. DIRECTIVA SOBRE CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN EN LOS PROCEDIMIENTOS SEGUIDOS POR LOS ÓRGANOS FUNCIONALES DEL INDECOPI. 2. Información Confidencial.** 2.1. Puede declararse confidencial aquella información presentada por las partes o terceros en el marco de un procedimiento seguido ante INDECOPI o aquella información acopiada por el INDECOPI en el curso de sus actividades de supervisión, fiscalización y/o investigación, cuya divulgación implique una afectación significativa para el titular de la misma o un tercero del que el aportante la hubiere recibido, u otorgue una ventaja significativa para un competidor del aportante de la información. Puede también declararse confidencial aquella información que sea considerada reservada o confidencial por Ley. Entre éstas: (...) c) La información protegida por la respectiva regulación del secreto bancario, tributario, comercial, industrial, empresarial, tecnológico y bursátil.

⁶ En el artículo 3° del título IV de dicho cuerpo normativo, relativo a las disposiciones Generales, se establece sobre la declaración de confidencialidad de la información que la autoridad competente debe evaluar los siguientes factores: a) La pertinencia de la información para la evaluación o resolución de la materia controvertida en el procedimiento; b) Si dicha información ha sido divulgada lícitamente pues sólo podrá declararse confidencial aquella información que se ha mantenido



6. Dado que la proveedora acompañó en sus descargos, entre otros documentos, información referida al volumen de ventas o ingresos del año 2021 -a fojas 94 y 115 a 120 del expediente-, la Sala aprecia que tal documentación tiene carácter confidencial, ya que constituye información sensible de dicha proveedora, cuya reserva ha sido reconocida en el artículo 85° del Texto Único Ordenado del Código Tributario⁷. Asimismo, se aprecia que la naturaleza de la información impide la elaboración de un “resumen no confidencial”, razón por la que, en virtud de la facultad establecida en el artículo 3.6 de la Directiva 001-2008/TRI-INDECOPI⁸, corresponde declarar su confidencialidad.
7. Por otro lado, contrariamente a lo sostenido por Tours Rodríguez en su apelación, el hecho de que se hayan publicado noticias sobre el sentido del pronunciamiento final emitido -más allá de que la Comisión haya determinado su responsabilidad administrativa- no implica que se declare la confidencialidad de todo el expediente, ya que existe documentación cuya divulgación no conllevaría una afectación significativa a la empresa de transportes al no tener vinculación con el secreto bancario, tributario, comercial, industrial, empresarial, tecnológico y bursátil de la administrada, por lo que corresponde desestimar dicho alegato.
- ii) Sobre la presunta negativa indebida del informe oral solicitado
8. El artículo IV numeral 1°.2 del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, el TUO de la LPAG), desarrolla el Principio del Debido Procedimiento, el mismo que, entre otros, garantiza el derecho de los administrados a exponer sus argumentos, a ofrecer y producir pruebas, a obtener una decisión motivada y fundada en derecho y a solicitar el uso de la palabra⁹. Por su parte, el artículo 16° del Decreto Legislativo 1033 dispone que las Salas podrán convocar o denegar la solicitud de audiencia de informe oral mediante resolución

reservada; y, c) La afectación que la divulgación de la información podría causarle a su poseedor, siendo que la carga de la prueba recaerá sobre el potencial afectado.

⁷ **DECRETO SUPREMO 133-2013-EF, TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL CODIGO TRIBUTARIO. Artículo 85.- RESERVA TRIBUTARIA.** Tendrá carácter de información reservada, y únicamente podrá ser utilizada por la Administración Tributaria, para sus fines propios, la cuantía y la fuente de las rentas, los gastos, la base imponible o, cualesquiera otros datos relativos a ellos, cuando estén contenidos en las declaraciones e informaciones que obtenga por cualquier medio de los contribuyentes, responsables o terceros, así como la tramitación de las denuncias a que se refiere el Artículo 192. (...).

⁸ **DIRECTIVA 001-2008/TRI-INDECOPI. DIRECTIVA SOBRE CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN EN LOS PROCEDIMIENTOS SEGUIDOS POR LOS ÓRGANOS FUNCIONALES DEL INDECOPI. 3.- Declaración de confidencialidad de la información.** (...) 3.6. Los órganos resolutivos del INDECOPI se pronunciarán sobre la confidencialidad de la información mediante acto o resolución debidamente motivado, pudiendo declarar la confidencialidad de la información de oficio. (...) (Subrayado agregado).

⁹ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. APROBADO POR DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS. 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: (...) **1.2. Principio del debido procedimiento.** Los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afecten. La institución del debido procedimiento administrativo se rige por los principios del Derecho Administrativo. La regulación propia del Derecho Procesal es aplicable solo en cuanto sea compatible con el régimen administrativo.



debidamente motivada¹⁰.

9. En consecuencia, es facultad discrecional de esta Sala citar a las partes de un procedimiento a informe oral, ya sea a pedido de parte o de oficio, siendo que dicha actuación, al ser de carácter facultativo, no obligaba a la autoridad administrativa a realizarlo en todos los procedimientos puestos en su conocimiento, pudiendo inclusive denegar las audiencias solicitadas por los administrados, lo cual no involucraría una contravención al Principio del Debido Procedimiento, ni al derecho de defensa del administrado.
10. Ahora, contrariamente a lo señalado por Tours Rodríguez en su recurso de apelación -acápito ii) del numeral 5 de la presente resolución-, esta Sala puede afirmar que la denegatoria del informe oral no vulneró el debido procedimiento ni el derecho de defensa de la administrada, toda vez que la Comisión cumplió con todos los requisitos formales y materiales para llegar a dicha conclusión, más aún si conoció oportunamente el pedido de informe oral de la proveedora¹¹, pues de lo contrario no hubiera podido justificar la negativa de programar dicha audiencia, tal como lo hizo en su pronunciamiento final -en una cuestión previa contenida en los puntos 28 a 32 de la resolución recurrida, la cual contó con la firma respectiva de todo el Colegiado en señal de conformidad-. Por lo que, corresponde desestimar lo alegado por la administrada en dicho punto.
- iii) Sobre la investigación realizada en la Fiscalía
11. El artículo 139° inciso 2) de la Constitución Política del Perú de 1993¹² en concordancia con el artículo 4° del Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial, aprobado por el Decreto Supremo 017-93-JUS¹³, establece que ninguna autoridad, cualquiera sea su rango o denominación, puede avocarse al conocimiento de causas pendientes ante el órgano jurisdiccional, interferir en el ejercicio de sus funciones, ni cortar procedimientos en trámite seguidos por los fueros jurisdiccionales bajo responsabilidad política o penal.

¹⁰ **DECRETO LEGISLATIVO 1033. LEY DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL INDECOPI. Artículo 16°. Audiencia de informe oral ante las Salas del Tribunal.** 16.1. Las Salas del Tribunal podrán convocar a audiencia de informe oral, de oficio o a pedido de parte. En este segundo caso, podrán denegar la solicitud mediante decisión debidamente fundamentada.

¹¹ Cabe señalar que la solicitud de informe oral fue realizada por Tours Rodríguez mediante escrito del 14 de abril del 2023, siendo que incluso, mediante Resolución 5 del 21 de abril del mismo año, la Secretaría Técnica de la Comisión informó a la administrada que su pedido sería evaluado oportunamente.

¹² **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ DE 1993. Artículo 139°.- Principios de la Administración de Justicia.- Son principios y derechos de la función jurisdiccional:** (...) La independencia en el ejercicio de la función jurisdiccional. Ninguna autoridad puede avocarse a causas pendientes ante el órgano jurisdiccional ni interferir en el ejercicio de sus funciones. Tampoco puede dejar sin efecto resoluciones que han pasado en autoridad de cosa juzgada, ni cortar procedimientos en trámite, ni modificar sentencias ni retardar su ejecución. Estas disposiciones no afectan el derecho de gracia ni la facultad de investigación del Congreso, cuyo ejercicio no debe, sin embargo, interferir en el procedimiento jurisdiccional ni surte efecto jurisdiccional alguno.

¹³ **DECRETO SUPREMO 017-93-JUS. TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER JUDICIAL. SECCIÓN PRIMERA. PRINCIPIOS GENERALES. Artículo 4°.- Carácter vinculante de las decisiones judiciales. Principios de la administración de justicia.** (...) Ninguna autoridad, cualquiera sea su rango o denominación, fuera de la organización jerárquica del Poder Judicial, puede avocarse al conocimiento de causas pendientes ante el órgano jurisdiccional. No se puede dejar sin efecto resoluciones judiciales con autoridad de cosa juzgada, ni modificar su contenido, ni retardar su ejecución, ni cortar procedimientos en trámite, bajo la responsabilidad política, administrativa, civil y penal que la ley determine en cada caso.



12. Conforme a lo señalado por Tours Rodríguez en el acápite iii) del numeral 4 de la presente resolución, se puede desprender que los hechos investigados por la Fiscalía se encuentran vinculados a la determinación de la responsabilidad penal del conductor del ómnibus por la comisión de dos presuntos delitos (homicidio simple y lesiones culposas), mientras que en el presente procedimiento administrativo, se pretende dilucidar la responsabilidad de la proveedora que brindó el servicio de transporte, a fin de verificar si hubo o no infracción del deber general de seguridad previsto en el artículo 25° del Código, por lo que esta Sala considera que tal situación no enerva la competencia del Indecopi para pronunciarse.
13. En efecto, tanto en la investigación penal, así como en el presente procedimiento, los hechos materia de imputación no tienen los mismos sujetos, hechos ni fundamentos, pues: i) El sujeto imputado por la Fiscalía es el conductor del ómnibus; mientras que en el presente caso fue imputada Tours Rodríguez; ii) Los hechos materia de denuncia en la investigación penal se sustentan en la presunta comisión de homicidio simple y lesiones culposas; mientras que en el presente procedimiento se basa en la generación de un riesgo injustificado a la seguridad de los pasajeros en el marco de una relación de consumo; y, iii) La conducta investigada en sede penal está tipificada por los artículos 111° y 124° del Código Penal; mientras que en el presente caso fue tipificada como presunta infracción del artículo 25° del Código.
14. Por tanto, el hecho de que exista una investigación en sede penal contra el conductor -información que fue ratificada por la propia administrada, sin que sea necesario requerir información a la Fiscalía- no genera un avocamiento indebido, pues los sujetos imputados, los hechos investigados, así como el fundamento o bienes jurídicos tutelados son distintos, por lo que corresponde desestimar el argumento expuesto por la recurrente en este acápite.

II. Sobre el deber general de seguridad

15. El artículo 25° del Código proscribire la introducción de riesgos injustificados en la prestación de servicios o provisión de bienes, con prescindencia que se llegue a generar una afectación en los consumidores, lo que coloca las infracciones a esta norma como infracciones de peligro. Así, todo producto, en sentido lato, puede involucrar un cierto nivel de riesgo o peligro, aunque la mayor parte de veces no se vincule a su naturaleza intrínseca, sino a la manera individual en que es empleado: el papel tiene el riesgo de incendiarse; un cuchillo, de cortar a quien lo utilice; un artefacto puede ocasionar un corto circuito; un automóvil puede sufrir un accidente o un avión estrellarse¹⁴.

¹⁴ En tal sentido, dentro del funcionamiento regular del mercado, la propia regulación estatal permite la producción, comercialización y prestación de distintos bienes y servicios que, aun cuando puedan conllevar un riesgo, este es interiorizado y asumido, pues los beneficios de su operación pueden ser mayores que las externalidades negativas generadas por su actividad en el mercado.



16. Partiendo de dicha premisa, el concepto de riesgo injustificado no se encuentra relacionado al peligro intrínseco que, por su propia naturaleza, pueda tener un determinado grupo de bienes y/o servicios, sino al riesgo configurado por una serie de acciones y/u omisiones atribuibles a la esfera del proveedor al momento de comercializar un producto o prestar un servicio, teniendo como consecuencia una potencial afectación a la seguridad y salud de los consumidores.
17. En este punto, es pertinente destacar que, en lo concerniente a los servicios de transporte terrestre, si bien constituye una actividad por sí misma riesgosa, un consumidor espera que el trayecto se realice en forma segura, de manera que no se presenten circunstancias que, poniendo en riesgo su vida o sus bienes, le impidan llegar a su destino sin inconvenientes. En atención a lo anterior, para evaluar si la actuación de un proveedor de estos servicios fue idónea, resulta necesario analizar si los hechos materia de procedimiento se produjeron como consecuencia de causas que no le eran atribuibles, en caso contrario, se concluirá la existencia de responsabilidad administrativa¹⁵.
18. La Comisión halló responsable a Tours Rodríguez por infracción del artículo 25° del Código, al considerar que expuso a los pasajeros del ómnibus a un riesgo injustificado, al no adoptar las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido en la carretera Huaraz – Pativilca, provincia de Recuay, departamento de Áncash el 5 de octubre del 2021, produciéndose el fallecimiento de una pasajera y la lesión de otras cuarenta (40) personas, siendo apelado dicho punto por la empresa de transportes, conforme a lo señalado en los acápites iv) y v) del numeral 4 de la presente resolución.
19. Sobre el particular, cabe señalar que, de los alegatos presentados por Tours Rodríguez y de los actuados en el expediente, no resulta ser un hecho controvertido en el presente procedimiento que, el 5 de octubre del 2021, la administrada prestó el servicio de transporte a través de uno de sus ómnibus, produciéndose un accidente de tránsito en la carretera Huaraz – Pativilca, provincia de Recuay y departamento de Áncash, en el que falleció una pasajera y otros cuarenta (40) resultaron heridos. Por tanto, corresponde determinar si la empresa de transportes resulta responsable por el hecho imputado en su contra o si, por el contrario, existió alguna causa no atribuible a su esfera de control que la exima de responsabilidad.
20. Al respecto, el artículo 160° del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo 016-2009-MTC y modificado por el Decreto Supremo 025-2021-MTC (en adelante, el

¹⁵ **LEY 29571. CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR. Artículo 104°.- Responsabilidad administrativa del proveedor.** El proveedor es administrativamente responsable por la falta de idoneidad o calidad, el riesgo injustificado o la omisión o defecto de información, o cualquier otra infracción a lo establecido en el presente Código y demás normas complementarias de protección al consumidor, sobre un producto o servicio determinado. El proveedor es exonerado de responsabilidad administrativa si logra acreditar la existencia de una causa objetiva, justificada y no previsible que configure ruptura del nexo causal por caso fortuito o fuerza mayor, de hecho determinante de un tercero o de la imprudencia del propio consumidor afectado. En la prestación de servicios, la autoridad administrativa considera, para analizar la idoneidad del servicio, si la prestación asumida por el proveedor es de medios o de resultado, conforme al artículo 18.



Reglamento Nacional de Tránsito) establece que el conductor no debe conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, debiendo de considerar los riesgos y peligros presentes y posibles; o, en todo caso, la velocidad debe ser tal que le permita controlar el vehículo para evitar accidentes¹⁶. Asimismo, el artículo 162° del mismo cuerpo normativo precisa que, cuando no existan riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, el límite máximo de velocidad para vehículos del servicio público del transporte de pasajeros en carretera es de 90 km/h¹⁷.

21. De la valoración conjunta de los medios probatorios que obran en el expediente¹⁸, la Sala puede afirmar que el accidente de tránsito ocurrido el 5 de octubre de 2021, se produjo debido a la imprudencia del conductor del vehículo perteneciente a Tours Rodríguez ya que, momentos antes del siniestro, el ómnibus se desplazaba a una velocidad de 87 km/h, sin tomar en consideración que existían dos señales preventivas que indicaban que en ese tramo de la carretera Huaraz – Pativilca, la velocidad máxima era de 30 km/h y que se aproximaba una curva cerrada a la izquierda, situación que ocasionó que el conductor frenara de forma intempestiva y perdiera el control físico del

¹⁶ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO, APROBADO MEDIANTE DECRETO SUPREMO 016-2009-MTC, modificado mediante DECRETO SUPREMO 025-2021-MTC. Artículo 160.- Prudencia en la velocidad de la conducción.** El conductor no debe conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones de transitabilidad existentes en una vía, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y posibles. En todo caso, la velocidad debe ser tal, que le permita controlar el vehículo para evitar accidentes.

¹⁷ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO, APROBADO MEDIANTE DECRETO SUPREMO 016-2009-MTC, modificado mediante DECRETO SUPREMO 025-2021-MTC Artículo 162.- Límites máximos de velocidad.** Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, los límites máximos de velocidad son los siguientes: b) En Carreteras: 1. Para, automóviles, camionetas y motocicletas: 100 Km/h. 2. Para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros: 90 Km/h. 3. Para casas rodantes motorizadas: 90 Km/h. 4. Para vehículos de carga: 80 Km/h. 5. Para automotores con casa rodante acoplada: 80 Km/h. 6. Para vehículos de transporte de mercancías peligrosas: 70 Km/h. 7. Para vehículos de transporte público o privado de escolares: 70 Km/h.

¹⁸ Se tomó en consideración los siguientes documentos:

- i) Copia de los reportes periodísticos del 5 de octubre del 2021 -en fojas 7 a 10 del expediente-, en los cuales se informó sobre el accidente de tránsito ocurrido ese mismo día, al promediar las 5:30 horas en la carretera Huaraz – Pativilca, manifestándose en ambos documentos que el siniestro se habría producido por el exceso de velocidad a la que iba el conductor del ómnibus.
- ii) Copia del Acta de Intervención Policial emitida por el personal de la Comisaría de Catac a las 6:30 horas del 5 de octubre del 2021 -en fojas 25 a 27 del expediente- en la cual se dejó constancia de la ocurrencia del accidente de tránsito del mismo día, consignándose, además, que: 1) El vehículo se encontraba a la altura de una curva sinuosa; 2) Existía poca visibilidad; 3) La vía se encontraba húmeda por la presencia de garúa.
- iii) Copia del Informe Policial 01-22-XII-MACREPOL-A-REGPOL-A/DIVOPUS-HZ/UIPIAT-PNP-HZ emitido el 13 de enero del 2022 por la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la Región de Huaraz -en fojas 48 a 75 del expediente-, consignándose como datos más importantes lo siguiente: 1) La carretera se encontraba en buen estado de conservación; 2) Antes de la curva en donde sucedió el accidente de tránsito se ubicaban dos señales verticales preventivas que indicaban “velocidad máxima a 30 km/h” y “curva cerrada a la izquierda”; 3) Visibilidad amplia en profundidad y amplitud al no ser una zona edificada sin vegetación y colinas; 4) Al momento de ocurrido el accidente de tránsito se verificaba la presencia de llovizna y neblina, por lo que se requería que el conductor tenga una extrema conducta preventiva; 5) El conductor del vehículo manifestó su derecho de abstenerse a declarar; y, 6) Antes de aproximarse al lugar del evento, el vehículo se desplazaba a una velocidad uniforme de 87 km/h, siendo que finalmente se concluyó lo siguiente: “(...) A. FACTOR DETERMINANTE: La acción imprudente del conductor de la unidad de placa B6F-959, al conducir el vehículo a una velocidad excesiva de 9,72 mts/seg, para las condiciones técnicas, tipo y clase de vía, lo cual superó la velocidad crítica de la curva, situación que le generó pérdida de control físico del vehículo, ya que el vehículo que está describiendo una curva de radio, con velocidad excesiva y constante para el tipo de vía se despista por sobrepasar los límites físicos y no es capaz de seguir su trayectoria, por cuanto el conflicto se inició con el despiste, choque contra el sistema de guarda vías, luego sigue su recorrido una distancia de 78 mts en forma de semicircular soportado por el sistema de guarda vías, donde interviene el desplazamiento de masas que provocó una volcadura en tonel derecho 1/1, quedando en su posición final sobre su estructura lateral derecho en la zona de tierra lado noreste de la curva en la parte exterior de guarda vías, en cuya secuencia se produjo lesiones por abatimiento en los pasajeros, resultado la occisa expulsada que sufrió lesiones que predomina en la cabeza que provocaron su deceso y daños materiales en la unidad (...)”



vehículo, imposibilitando que siguiera el transcurso normal de la vía, choque contra las vallas de seguridad y finalmente se despistara y se volcara en la parte exterior de la autopista.

22. Cabe señalar que, si bien el ómnibus se desplazaba a una velocidad que no excedía el máximo permitido (87 km/h) -conforme al artículo 162° del Reglamento Nacional de Tránsito-, lo cierto es que el conductor incumplió con lo establecido en el artículo 160° del mismo cuerpo normativo, ya que se encontraba manejando a una velocidad que no era razonable ni prudente para ese tramo de la carretera, sin considerar el riesgo y peligro existente -presencia de una curva sinuosa-, máxime si existía un aviso preventivo que ordenaba la reducción de velocidad a un máximo de 30 km/h.
23. Asimismo, de la información recabada por la Comisaría de Catac, conforme al Acta de Intervención Policial, así como del informe técnico emitido por la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la Región de Huaraz, se puede desprender que el conductor del vehículo no tuvo en cuenta factores climatológicos que requerían el máximo cuidado y la adopción de un manejo preventivo, tales como: 1) La presencia de garúa ocasionando que la vía se encuentre húmeda; y, 2) Poca visibilidad al ser de madrugada y con neblina -aproximadamente el accidente ocurrió a las 5:30 horas del 5 de octubre del 2021-.
24. Por otro lado, de los documentos mencionados en el párrafo anterior, tampoco se evidencia que haya existido alguna causa no atribuible a la esfera de control del conductor del ómnibus que lo exima de responsabilidad, ya que: 1) No se advirtió la presencia de otro vehículo y el actuar imprudente de su conductor que haya ocasionado el accidente de tránsito; 2) La carretera se encontraba en buen estado de conservación; 3) Existía visibilidad amplia y profunda al no ser una zona edificada y sin colinas; 4) El conductor del vehículo no quiso brindar su manifestación guardando silencio; y, 5) La empresa de transportes no presentó medios de prueba que contradigan o refuten lo señalado por la autoridad policial.
25. En ese sentido, contrariamente a lo señalado por Tours Rodríguez, la Autoridad Administrativa no tenía que fundamentar los motivos por los cuales correspondía eximirla de responsabilidad, sino que era la proveedora la encargada de sustentar y demostrar que no era responsable en la producción del accidente de tránsito del 5 de octubre del 2021, ya que son los administrados los que se encuentran obligados a presentar la documentación pertinente para comprobar sus afirmaciones.
26. Efectivamente, si bien los artículos 174° y 177° del TUO de la LPAG¹⁹ prescriben que, cuando la naturaleza del procedimiento lo exija, la autoridad

¹⁹

TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. APROBADO POR DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS Artículo 174°.- Actuación Probatoria. (...) 174.1 Cuando la administración no



debe disponer la actuación de todos los medios probatorios necesarios para probar los hechos invocados o que fueren conducentes a su pronunciamiento, pudiendo solicitar informes y dictámenes de cualquier tipo, entre otros, lo cierto es que en ningún modo quiere decir que la Autoridad Administrativa se coloca en la posición del proveedor y sustituye su carga probatoria, en tanto subsiste la carga del administrado de demostrar que no es responsable del hecho que se le imputa y es también el que se encuentra en mejor posición para probarlo.

27. Siendo así, un proveedor de transporte terrestre no puede pretender que en el marco de un procedimiento iniciado de oficio sea la autoridad administrativa quien esté obligada a actuar los elementos probatorios necesarios a efectos de demostrar que no tiene responsabilidad en los hechos que se le imputan, máxime si el artículo 173°.2 del TUO de la LPAG²⁰ establece que es carga de los administrados el aportar pruebas, en concordancia con el artículo 196° del Código Procesal Civil, al señalar que la carga de probar corresponde a quien afirma los hechos que configuran su pretensión o a quien los contradice alegando nuevos hechos²¹.
28. De otra parte, a consideración de la Sala, no era necesario que la Comisión en su pronunciamiento final desarrolle conceptos doctrinales referidos a las fallas mecánicas no previsibles en vehículos, ya que, del informe técnico emitido por la autoridad policial, no se desprende que el accidente de tránsito se haya producido por la falla de algún componente o pieza del ómnibus, sino que el siniestro se produjo por el actuar negligente del conductor al manejar el vehículo a una velocidad que no era prudente y razonable.
29. Aquí también resulta pertinente precisar que no se debe de confundir la aparición de una falla mecánica por el mal uso de uno de los componentes del vehículo por parte del conductor -que, en principio, podría ocasionar un accidente de tránsito- y la capacidad del conductor para manejar de forma adecuada un vehículo de transporte terrestre, siendo este último supuesto el que se configuró en el presente procedimiento.

tenga por ciertos los hechos alegados por los administrados o la naturaleza del procedimiento lo exija, la entidad dispone la actuación de prueba, siguiendo el criterio de concentración procesal, fijando un período que para el efecto no será menor de tres días ni mayor de quince, contados a partir de su planteamiento. Sólo podrá rechazar motivadamente los medios de prueba propuestos por el administrado, cuando no guarden relación con el fondo del asunto, sean improcedentes o innecesarios.

Artículo 177.- Medios de prueba. Los hechos invocados o que fueren conducentes para decidir un procedimiento podrán ser objeto de todos los medios de prueba necesarios, salvo aquellos prohibidos por disposición expresa. En particular, en el procedimiento administrativo procede: 1. Recabar antecedentes y documentos. 2. Solicitar informes y dictámenes de cualquier tipo. 3. Conceder audiencia a los administrados, interrogar testigos y peritos, o recabar de los mismos, declaraciones por escrito. 4. Consultar documentos y actas. 5. Practicar inspecciones oculares.

²⁰ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. APROBADO POR DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS. Artículo 173°.- Carga de la prueba.** (...) 173.2 Corresponde a los administrados aportar pruebas mediante la presentación de documentos e informes, proponer pericias, testimonios, inspecciones y demás diligencias permitidas, o aducir alegaciones.

²¹ **CÓDIGO PROCESAL CIVIL. Artículo 196°.-Carga de la prueba.** Salvo disposición legal diferente, la carga de probar corresponde a quien afirma hechos que configuran su pretensión, o a quien los contradice alegando nuevos hechos.



30. En todo caso, si Tours Rodríguez consideró que el accidente de tránsito se produjo por una falla mecánica del ómnibus -factor externo que escapaba de la esfera del control del conductor del vehículo- pudo haber presentado medios probatorios -tales como informes técnicos, peritajes de parte, entre otros- que comprueben dicha afirmación; no obstante, esto no ha ocurrido, por lo que lo señalado por la empresa de transportes únicamente constituía una declaración de parte que no ha podido ser contrastada con otros instrumentos probatorios.
31. Finalmente, corresponde indicar que la “*responsabilidad vicaria*” impide que los proveedores puedan oponer el actuar de sus subordinados como un eximente de responsabilidad. Por tanto, el hecho de que el señor Vergaray -conductor del vehículo- haya manejado de manera imprudente el ómnibus y como consecuencia de esto, se haya producido un accidente de tránsito que ocasionó el fallecimiento de una pasajera y la lesión de otras 40 personas, no enerva la responsabilidad de la empresa de transportes en el presente caso, ya que los empleadores responden por las negligencias cometidas por sus dependientes²².
32. En atención a lo señalado precedentemente, corresponde confirmar la resolución venida en grado que halló responsable a Tours Rodríguez por el hecho analizado en el presente punto.
- III. Sobre la graduación de la sanción
33. El artículo 112° del Código establece que, al momento de aplicar y graduar la sanción, el órgano resolutorio podrá atender al beneficio ilícito esperado con la realización de la infracción, la probabilidad de detección de la misma, el daño resultante de la infracción, los efectos que se pudiesen ocasionar en el mercado y otros criterios que considere adecuado adoptar. Así, las sanciones de tipo administrativo tienen por principal objeto disuadir o desincentivar la realización de infracciones por parte de los administrados. En ese sentido, la finalidad de las mismas es, en último extremo, adecuar las conductas al cumplimiento de determinadas normas. Por tal motivo, a efectos de graduar la sanción a imponer, el TUO de la LPAG contempla los Principios de Razonabilidad y Proporcionalidad en el ejercicio de la potestad sancionadora administrativa.
34. El Decreto Supremo 032-2021-PCM, Decreto Supremo que aprueba la graduación, metodología y factores para la determinación de las multas que impongan los órganos resolutorios del INDECOPI respecto de las infracciones sancionables en el ámbito de su competencia (en adelante, el Decreto Supremo), establece que los parámetros contemplados en su contenido deben

²² **CÓDIGO CIVIL Artículo 1981°.-** Aquel que tenga a otro bajo sus órdenes responde por el daño causado por este último, si ese daño se realizó en el ejercicio del cargo o en cumplimiento del servicio respectivo. El autor directo y el autor indirecto están sujetos a responsabilidad solidaria.



ser aplicados para los procedimientos iniciados a partir de su entrada en vigencia (14 de junio de 2021)²³.

35. En el presente caso, la Comisión sancionó a Tours Rodríguez con una multa de 450 UIT por infracción del artículo 25° del Código. Para graduar la sanción, escogió el método *ad hoc* por cuanto la infracción cometida por la administrada estuvo relacionada con la puesta en riesgo a la vida o salud de los consumidores, siendo que, para la estimación de la multa base, la Comisión dividió el factor β (daño) entre el factor p (probabilidad de detección). Así, aplicando dicha metodología, se obtuvo lo siguiente:
- Factor β (daño): Representado por: a) El daño efectivo a la vida de la pasajera fallecida y 40 pasajeros heridos²⁴, utilizando el valor promedio del Valor de la Vida Estadística (VVE) estimado para el Perú a octubre de 2021, por un valor de S/ 3 211 913,11²⁵; y, b) La exposición al riesgo injustificado de 17 pasajeros que resultaron ilesos, calculado en base al promedio ponderado de las lesiones generadas por el accidente²⁶, el cual se estimó en S/ 236 716,14. En tal sentido, el daño total se valoró en S/ 3 448 629,25²⁷.
 - Factor p (probabilidad de detección): Considerado alto con el valor de 49,94% según el Cuadro 29 del Decreto Supremo, pues la autoridad tuvo conocimiento de acción de supervisión y fiscalización, por lo que la multa final ascendió a S/ 6 905 545,15²⁸.
 - Factor atenuante (F): Haber concluido con la conducta ilegal y haber tomado acciones necesarias para remediar sus efectos, al verificarse que, desde el día del accidente tránsito, cubrió los gastos médicos de los pasajeros heridos y los

²³ Al respecto, esta Sala considera que la aplicación del Decreto Supremo es el correcto, pues el presente procedimiento inició el 16 de noviembre de 2022 (fecha de notificación de imputación de cargos); es decir, luego de la entrada en vigencia de la referida norma.

²⁴ Los pasajeros heridos a causa del accidente fueron 40 personas, siendo que 6 pasajeros resultaron con lesiones menores y 34 con lesiones moderadas.

²⁵ Para el cálculo del daño efectivo a la vida se empleó la Escala de Lesiones Abreviadas (Nivel AIS) donde: 1) Una lesión menor tenía como fracción del VVE el 0,03%; 2) Una lesión moderada tiene como fracción del VVE el 4,70%; y, 3) A una muerte se le otorgaba como fracción del VVE el 100%. Conforme al pie de página 25 del pronunciamiento de Comisión.

Ahora, el daño efectivo de la persona fallecida se calculó en base a la multiplicación de los siguientes factores: 1) La proporción del VVE (100%) * 2) El VVE a octubre del 2021 (S/ 2 320 746,47) = S/ 2 320 746,47.

El daño efectivo de las personas heridas con lesiones menores se calculó en base a la multiplicación de los siguientes factores: 1) Número de pasajeros con lesiones menores (34) * 2) La proporción del VVE (0,03%) * 3) El VVE a octubre del 2021 (S/ 2 320 746,47) = S/ 236 716,14

El daño efectivo de las personas heridas con lesiones moderadas se calculó en base a la multiplicación de los siguientes factores: 1) Número de pasajeros con lesiones moderadas (6) * 2) La proporción del VVE (4,7%) * 3) El VVE a octubre del 2021 (S/ 2 320 746,47) = S/ 654 450,50

Por tanto, de la suma de los 3 factores comprendidos en el daño efectivo a la vida (S/ 2 320 746,47 + S/ 236 716,14 + S/ 654 450,50) = sería de S/ 3 211 913,11. Conforme al numeral 85 de la resolución venida en grado.

²⁶ El cual ascendió 0,60% (conforme al fundamento 87 de la resolución impugnada), lo cual fue utilizado por la Oficina de Estudios Económicos (ver foja 235 del expediente).

Asimismo, la estimación de la exposición al riesgo fue calculada en base a la multiplicación de los siguientes factores: 1) El VVE promedio a octubre del 2021 (S/ 2 320 746,47) * 2) Promedio ponderado de las lesiones del accidente (0,60%) * 3) Número de pasajeros ilesos (17) * Probabilidad de ocurrencia del accidente (100%) = S/ 236 716,14. (Ver numeral 87 de la resolución venida en grado.

²⁷ Como resultado de la suma del valor del daño efectivo (S/ 3 211 913,11) y la exposición al riesgo (S/ 236 716,14).

²⁸ Resultado de dividir el daño (S/ 3 448 629,25) / la probabilidad de detección (49.94%) = S/ 6 905 545,15.



gastos de sepelio de la pasajera fallecida, otorgándole el 30%, por lo que la multa preliminar ascendió a 976 UIT²⁹.

- iv) Ajuste según los topes legales: Considerando que el artículo 110° del Código determinó que la multa no podía superar las 450 UIT, la Comisión sancionó a Tours Rodríguez con esta última cuantía.

36. Ahora, ante lo cuestionado por la empresa de transportes conforme a sus alegatos de apelación -ver acápite vi) y vii) del numeral 4 de la presente resolución, corresponde indicar que, contrariamente a lo señalado por la administrada, la Comisión sí tomó en consideración las gestiones realizadas con relación a los pasajeros heridos y con los familiares de la persona fallecida, utilizando dicha circunstancia como un factor atenuante -otorgándole el 30%- al momento de graduar la multa.
37. Asimismo, más allá de alegar que la multa impuesta de 450 UIT no se encontró debidamente motivada, Tours Rodríguez no presentó fundamentos adicionales y medios probatorios para sustentar esta afirmación, más aún si mediante Resolución 4 del 31 de marzo del 2023, la Secretaría Técnica de la Comisión corrió traslado a la empresa de transportes el informe final de instrucción y el informe emitido por la Oficina de Estudios Económicos con anterioridad a la emisión del pronunciamiento final, en donde se encontraba explicada la fórmula y metodología por la cual se determinó la cuantía a imponer con relación al daño de la infracción.
38. En ese sentido, se ha corroborado que los factores y la metodología empleada por la Comisión al momento de graduar la sanción impuesta, no contienen ningún vicio de nulidad, siendo que, incluso, en pronunciamientos anteriores y similares al presente caso³⁰, la Sala también impuso una multa con la misma cuantía con la finalidad de desincentivar este tipo de conductas en el mercado que afectan la vida, salud e integridad de los consumidores. Por lo que, corresponde confirmar la resolución venida en grado que sancionó a Tours Rodríguez con una multa de 450 UIT³¹.

IV. Sobre la inscripción en el RIS de la administrada

39. Atendiendo a los argumentos expuestos y considerando que Tours Rodríguez no ha fundamentado su recurso de apelación respecto de la inscripción en el RIS, más allá de la alegada ausencia de infracción a las normas de protección

²⁹ Multa preliminar (M) = m x F = S/ 6 905 545,15 x 0,7 = S/ 4 833 881,6
Multa en UIT para el año 2023 S/ 4 833 881,6 / 4 950 = 976 UIT.

³⁰ Ver Resolución 0165-2023/SPC-INDECOPI, 2953-2023/SPC-INDECOPI y 3266-2023/SPC-INDECOPI

³¹ Se requiere a la proveedora el cumplimiento espontáneo de la multa impuesta, bajo apercibimiento de iniciar el medio coercitivo específicamente aplicable, de acuerdo con lo establecido en el numeral 4 del artículo 205° del TUO de la LPAG, precisándose, además, que los actuados serán remitidos a la Unidad de Ejecución Coactiva para los fines de ley en caso de incumplimiento.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
Y DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Protección al Consumidor

RESOLUCIÓN 0560-2024/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0001-2022/CPC-INDECOPI-ANC-SIA

al consumidor³², lo cual ha sido desvirtuado en la presente resolución, este Colegiado asume como propias las consideraciones de la recurrida, en virtud de la facultad establecida en el artículo 6° del TUO de la LPAG³³, debiendo confirmar la resolución impugnada en dicho extremo.

RESUELVE:

PRIMERO: Confirmar la Resolución 0060-2023/INDECOPI-CHT emitida el 3 de mayo del 2023 por la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Áncash – Sede Chimbote que halló responsable a Tours Rodríguez S.A.C., al probarse que expuso a los pasajeros del ómnibus con Placa de Rodaje B6F-959 a un riesgo injustificado, al no adoptar las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido en la carretera Huaraz – Pativilca, provincia de Recuay y departamento de Áncash el 5 de octubre del 2021, produciéndose el fallecimiento de una pasajera y la lesión de otras cuarenta (40) personas.

SEGUNDO: Confirmar la Resolución 0060-2023/INDECOPI-CHT que sancionó a Tours Rodríguez S.A.C. con una multa de 450 UIT por infracción del artículo 25° del Código de Protección y Defensa del Consumidor.

Requerir a Tours Rodríguez S.A.C. el cumplimiento espontáneo del pago de la multa impuesta, bajo apercibimiento de iniciar el medio coercitivo específicamente aplicable, de acuerdo a lo establecido en el numeral 4 del artículo 205° del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, precisándose, además, que los actuados serán remitidos a la Unidad de Ejecución Coactiva para los fines de ley en caso de incumplimiento.

CUARTO: Confirmar la Resolución 0060-2023/INDECOPI-CHT, que dispuso la inscripción de Tours Rodríguez S.A.C. en el Registro de Infracciones y Sanciones del Indecopi.

Con la intervención de los señores vocales Hernando Montoya Alberti, Camilo Nicanor Carrillo Gómez y Dante Javier Mendoza Antonioli.



Firmado digitalmente por MONTOYA
ALBERTI Hernando FAU
20133840533 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11.03.2024 18:14:51 -05:00

HERNANDO MONTOYA ALBERTI
Presidente

³² De la revisión integral del recurso de apelación presentado por Tours Rodríguez, no se ha verificado que haya cuestionado su inscripción en el RIS. En fojas 241 a 244 del expediente.

³³ **DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS. TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. Artículo 6°.** - **Motivación del acto administrativo.** (...) 6.2. Puede motivarse mediante la declaración de conformidad con los fundamentos y conclusiones de anteriores dictámenes, decisiones o informes obrantes en el expediente, a condición de que se les identifique de modo certero, y que por esta situación constituyan parte integrante del respectivo acto. Los informes, dictámenes, o similares que sirvan de fundamento a la decisión, deben ser notificados al administrado conjuntamente con el acto administrativo.

***El voto singular del señor vocal Julio Baltazar Durand Carrión, es el siguiente:***

El vocal que suscribe el presente voto difiere del sentido adoptado por la mayoría respecto de la graduación de la sanción impuesta a Tours Rodríguez S.A.C. (en adelante, la Empresa de Transportes), respecto de la conducta infractora verificada en el presente caso, referente a que la proveedora expuso a los pasajeros del ómnibus con Placa de Rodaje B6F-959 a un riesgo injustificado, al no adoptar las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido en la carretera Huaraz – Pativilca, provincia de Recuay y departamento de Áncash el 5 de octubre del 2021, produciéndose el fallecimiento de una pasajera y la lesión de otras cuarenta (40) personas. Sustento mi posición con los siguientes fundamentos:

1. El artículo 112° del Código establece que, al momento de aplicar y graduar la sanción, la Comisión podrá atender al beneficio ilícito esperado con la realización de la infracción, la probabilidad de detección de la misma, el daño resultante de la infracción, los efectos que se pudiesen ocasionar en el mercado y otros criterios que considere adecuado adoptar.
2. Así, las sanciones de tipo administrativo tienen por principal objeto disuadir o desincentivar la realización de infracciones por parte de los administrados. En ese sentido, la finalidad de las mismas es, en último extremo, adecuar las conductas al cumplimiento de determinadas normas. Por ello, a efectos de graduar la sanción a imponer, el Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo 004-2019-JUS (en adelante, el TUO de la LPAG) contempla los Principios de Razonabilidad y Proporcionalidad en el ejercicio de la potestad sancionadora administrativa.
3. Seguidamente, corresponde precisar que el Decreto Supremo 032-2021-PCM, Decreto Supremo que aprueba la graduación, metodología y factores para la determinación de las multas que impongan los órganos resolutivos del INDECOPI respecto de las infracciones sancionables en el ámbito de su competencia (en adelante, el Decreto Supremo), establece que los parámetros contemplados en su contenido deben ser aplicados para los procedimientos iniciados a partir de su entrada en vigencia (14 de junio de 2021).
4. Por tanto, considerando que la Empresa de Transportes fue notificada con la imputación de cargos atribuida en su contra el 16 de noviembre de 2022, resulta lógico concluir que en atención a la fecha de inicio del procedimiento administrativo sancionador corresponde aplicar el Decreto Supremo, por cuanto se encontró responsable a la proveedora, por infracción del artículo 25° del Código de Protección y Defensa del Consumidor (en adelante, el Código), al probarse que expuso a los pasajeros del ómnibus con Placa de Rodaje B6F-959 a un riesgo injustificado, al no adoptar las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido en la carretera Huaraz – Pativilca, provincia de Recuay y departamento de Áncash el 5 de octubre del 2021, produciéndose el fallecimiento de una pasajera y la lesión de otras cuarenta (40) personas.



5. En ese contexto, la Comisión escogió el método *ad hoc*, por cuanto la infracción cometida por la administrada estuvo relacionada con la puesta en riesgo a la vida o salud de los consumidores, siendo que, para la estimación de la multa base, la Comisión dividió el factor β (daño) entre el factor p (probabilidad de detección), de esta forma, respecto del primer factor consideró que estuvo representado por el daño efectivo a la vida de la pasajera fallecida y de los 40 heridos, utilizando el valor promedio del Valor de la Vida Estadística (VVE) y el promedio ponderado de las lesiones generadas por el accidente, sumado a la exposición al peligro injustificado de los pasajeros que resultaron ilesos.
6. Por tal motivo, producto de la metodología y las fórmulas matemáticas empleadas por la Oficina de Estudios Económicos -las cuales han sido precisadas en los pies de página 25 a 27 del presente pronunciamiento- el valor del daño ascendió a S/ 3 448, 629,25.
7. Ahora, respecto de la probabilidad de detección la infracción, la Comisión consideró que era alta, por lo que de acuerdo con el Cuadro 29 del Decreto Supremo correspondía otorgarle una probabilidad de 49,94% al haberse recabado información confiable, completa y de fácil acceso.
8. En ese sentido, en aplicación de los criterios previstos para el empleo de la metodología *Ad Hoc* previstos en el Cuadro 2 del Decreto Supremo, se dividió el factor daño entre la probabilidad de detección, a cuyo cociente la Comisión multiplicó el factor atenuante de 0,7, por cuanto se advirtió que después del accidente de tránsito, la Empresa de Transportes adoptó medidas para mitigar la infracción -razón por la que correspondía disminuir la multa en un 30%- , operación que permitió obtener como producto una multa final ascendente a S/ 4 833 881,6 equivalente a 976 UIT, cuantía que al exceder el límite legal máximo motivó la imposición de una sanción de 450 UIT³⁴.
9. Al respecto, si bien se verifica que, en el caso en concreto, la Comisión aplicó correctamente los valores dispuestos por el Decreto Supremo antes señalado, el vocal que suscribe el presente voto considera pertinente invocar a la Comisión y a la Oficina de Estudios Económicos a que cumplan con realizar coordinaciones conjuntas que permitan establecer -en el marco de la graduación de una sanción- que factores atenuantes como los corroborados en el presente procedimiento, sean aplicados recién a los valores tope o máximos de una multa -y no al valor de la multa preliminar obtenida en atención a la metodología empleada de acuerdo a la norma antes citada-.

³⁴ Resultado de dividir el daño (S/ 3 448 629,25) / la probabilidad de detección (49.94%) = S/ 6 905 545,15.

Multa preliminar (M) = $m \times F = S/ 6 905 545,15 \times 0,7 = S/ 4 833 881,6$

Multa en UIT para el año 2023 $S/ 4 833 881,6 / 4 950 = 976$ UIT.



10. La motivación de tal exhortación atiende a que, si bien la Autoridad Administrativa cuenta con un poder jurídico que la dota de una potestad sancionatoria, esta debe ser ejercida acorde con el principio de proporcionalidad -esto es, con la adecuación aplicable entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada-, motivo por el cual -en el marco de la graduación de una multa- no basta con aludir a circunstancias vinculadas al caso en concreto que ameritan una condición atenuante, sino que debe evidenciarse que estas fueron efectivamente consideradas como criterios de reducción del *quantum* de la sanción a aplicar.
11. Bajo esa lógica, resulta inadmisibles bajo mi concepto, que previamente a la determinación del máximo de la sanción prevista en el Código, se apliquen factores atenuantes que no se verán reflejados en la multa final, a pesar de que -como ocurrió en la presente tramitación- la Empresa de Transportes cumplió con su deber de mitigación, al haber: i) asumido los gastos de sepelio de la víctima que lamentablemente falleció³⁵; ii) asumido los gastos médicos de todos los pasajeros heridos³⁶, iii) activado la póliza del seguro con la que contaba la unidad siniestrada³⁷; y, iv) celebrado transacciones extrajudiciales con gran parte de sus usuarios, según fue debidamente demostrado por la administrada al aportar los documentos que sustentaban tal afirmación³⁸.
12. En ese sentido, asumir que dichas circunstancias solo deben ser valoradas y aplicadas al producto de la operación descrita en el punto 8 del presente voto, y más aún en supuestos en los que la cuantía de tal resultado supera evidentemente los valores máximos de una sanción, solo daría cuenta de que por el nivel de porcentaje al que ascienden -30%- no involucrarán en ninguna medida una reducción, pese a la finalidad normativa consagrada en los artículos 257° del TUO de la LPAG y 112° del Código, generando que tal figura no cumpla su finalidad y que -además- como consecuencia de ello se produzca un desincentivo de parte de los administrados en la adopción de las mismas, perjudicando de esta manera a los usuarios involucrados en los hechos en cuestión.
13. En efecto, si los proveedores de este tipo de servicios de transporte saben que, de producirse un accidente, serán sancionados con la máxima multa, sin considerar los atenuantes por haber cumplido su deber de mitigación de los daños (atendiendo a las víctimas, pagándoles gastos o indemnizaciones, entre otros), entonces no tendrán el incentivo para transar y atender los daños causados a las víctimas como su obligación principal. Es un tema de costo beneficio que debe ser analizado por la Autoridad Administrativa, porque el

³⁵ Conforme a la factura emitida por la Funeraria Minaya por el monto de S/ 1 900,00. En la foja 28 del expediente.

³⁶ En fojas 38 a 42 del expediente.

³⁷ Conforme a las cartas de garantía emitidas y a las liquidaciones de cobertura por incapacidad temporal y fallecimiento. En 147 a 193 del expediente.

³⁸ En fojas 29 a 38 del expediente.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
Y DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL**
Sala Especializada en Protección al Consumidor

RESOLUCIÓN 0560-2024/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0001-2022/CPC-INDECOPI-ANC-SIA

proveedor siempre va a tomar la decisión que económicamente le resulte más conveniente.

14. Así, el vocal que suscribe el presente voto estima pertinente la necesidad de implementar mecanismos que permitan a la Autoridad Administrativa considerar los factores atenuantes, al momento de aplicar una multa máxima por una conducta infractora verificada, cuando tales condiciones fueron efectivamente acreditadas.



Firmado digitalmente por DURAND
CARRION Julio Baltazar FAU
20133840533 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13.03.2024 11:19:56 -05:00

JULIO BALTAZAR DURAND CARRIÓN