



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 0165-2023/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0004-2021/ILN-CPC-SIA

**PROCEDENCIA** : COMISIÓN DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR – SEDE LIMA NORTE  
**PROCEDIMIENTO** : DE OFICIO  
**DENUNCIADA** : SECHURA TOURS S.R.L.  
**MATERIAS** : DEBER GENERAL DE SEGURIDAD  
NULIDAD  
GRADUACIÓN DE LA SANCIÓN  
**ACTIVIDAD** : OTRAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE POR VÍA TERRESTRE

**SUMILLA:** *Se confirma la resolución venida en grado en el extremo que halló responsable a Sechura Tours S.R.L., por infracción del artículo 25° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, al quedar acreditado que expuso a los pasajeros del ómnibus con Placa de Rodaje D8V-961 a un riesgo injustificado, por no haber adoptado las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte el 19 de abril de 2019, produciéndose el fallecimiento de ocho (8) pasajeros y la lesión de otras cincuenta y dos (52) personas.*

**SANCIÓN:** 450 UIT

Lima, 18 de enero de 2023

## ANTECEDENTES

1. La Secretaría Técnica de la Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Norte (en adelante, la Secretaría Técnica de la Comisión) puso en conocimiento de la Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Norte (en adelante, la Comisión)<sup>1</sup>, los resultados de la investigación realizada por la entonces denominada Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, la GSF) a Sechura Tours S.R.L.<sup>2</sup> (en adelante, Sechura Tours) a fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor (en adelante, el Código).
2. Mediante Resolución 0058-2021/ILN-CPC del 5 de febrero de 2021, la Secretaría Técnica de la Comisión inició un procedimiento administrativo sancionador contra Sechura Tours, de acuerdo a los siguientes términos:

*“(…) PRIMERO: Iniciar procedimiento administrativo sancionador contra Sechura Tours S.R.L. por presunta infracción del artículo 25° del Código de*

<sup>1</sup> Mediante Informe 0578-2019/GSF del 27 de setiembre de 2019 elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización e Informe 0018-2020/ILN-CPC-INV emitido el 7 de octubre del 2020.

<sup>2</sup> R.U.C. 20276138023 con domicilio fiscal ubicado en Avenida Gullman S/n terminal terrestre Piura (sector los expolvorines Carret La Legua), Piura - Piura - veintiséis de octubre.



*Protección y Defensa del Consumidor, toda vez que el 19 de abril del 2019, habría expuesto a un riesgo injustificado a los pasajeros del ómnibus con Placa de Rodaje D8V-961, ya que el conductor del referido vehículo inobservó las normas de tránsito al conducir de forma antirreglamentaria y excediendo el límite de velocidad, ocasionando el fallecimiento de ocho (8) personas y la lesión de otros cincuenta y dos (52) pasajeros (...)*"

3. Mediante escrito del 1 de marzo del 2021, Sechura Tours presentó información referida a su volumen de ventas e ingresos de los años 2018 y 2019.
4. En sus descargos, Sechura Tours alegó lo siguiente:
  - (i) Efectivamente, el 19 de abril del 2019, el ómnibus con Placa de Rodaje D8V-961 (en adelante, el ómnibus), perteneciente a su empresa, sufrió un accidente de tránsito a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte;
  - (ii) brindaba el servicio de transporte terrestre a través de choferes profesionales y con vehículos en óptimas condiciones mecánicas, cumpliendo los perfiles técnicos, de experiencia y de seguridad necesarios que sus pasajeros solicitaban, a fin de garantizar su salud e integridad;
  - (iii) después de ocurrido el siniestro, el seguro con el que contaba el ómnibus fue activado; asimismo, la compañía de seguros cumplió con todos los requerimientos de información solicitados; y,
  - (iv) del propio Informe Policial 078-19-DIVPIAT-UIAT-CENTRO, se dedujo la presencia de un factor de riesgo en el eje de marcha del ómnibus, siendo que el conductor, quien manejaba a una velocidad que no excedía lo permitido, reaccionó ante un riesgo inminente y ocasionó que el vehículo se impacte frontalmente contra el separador central de la carretera; además, se determinó que algunos pasajeros no tenían puestos los cinturones de seguridad, por tal razón salieron expulsados de la referida unidad vehicular<sup>3</sup>.
5. Mediante Resolución 0490-2021/ILN-CPC del 13 de agosto de 2021, la Comisión emitió el siguiente pronunciamiento:
  - (i) Halló responsable a Sechura Tours por infracción del artículo 25° del Código, al quedar acreditado que expuso a los pasajeros del ómnibus a un riesgo injustificado, por no haber adoptado las medidas necesarias

<sup>3</sup> Por Resolución 3 del 26 de julio de 2021, la Secretaría Técnica de la Comisión trasladó a Sechura Tours el Informe Final de Instrucción 0047-2021/ILN-CPC del 23 de julio de 2021, en el cual se recomendó hallar responsable a la empresa de transportes e imponerle una multa de 450 UIT por la conducta imputada; pese a ello, la empresa de transportes no presentó sus descargos contra el referido informe.



para evitar el accidente de tránsito ocurrido a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte el 19 de abril de 2019, produciéndose el fallecimiento de ocho (8) pasajeros y la lesión de otras cincuenta y dos (52) personas, sancionándola con una multa de 450 UIT;

- (ii) ordenó a Sechura Tours, en calidad de medidas correctivas reparadoras que, en un plazo no mayor a noventa (90) días calendarios contado a partir del día siguiente de notificada la resolución, cumpla con devolver o reembolsar a los pasajeros afectados por el accidente de tránsito ocurrido el 19 de abril del 2019, lo siguiente: (a) los gastos que hayan asumido para atender alguna afectación a su salud o integridad física originada como consecuencia directa del referido siniestro, tales como atenciones hospitalarias, tratamientos médicos, entre otros, siempre que estos no hayan sido cubiertos antes por cualquiera de los seguros contratados por la administrada aplicables al mencionado incidente; (b) el valor de los equipajes que hayan perdido los pasajeros como consecuencia directa del accidente de tránsito, siempre que estos no hayan sido cubiertos antes por cualquiera de los seguros contratados por la administrada aplicables al siniestro, o en virtud de transacciones extrajudiciales arribadas con los consumidores; (c) capacitar y evaluar, de manera obligatoria y permanente a sus conductores, sobre las disposiciones normativas reguladas en el 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 Reglamento Nacional de Tránsito); y, (d) establecer los mecanismos necesarios a fin de evitar que, durante el desplazamiento de sus vehículos en la prestación de sus servicios, existan personas no autorizadas en la cabina de los conductores; y,
- (iii) dispuso la inscripción de Sechura Tours en el Registro de Infracciones y Sanciones del Indecopi (en adelante, el RIS).

6. El 28 de setiembre de 2021, Sechura Tours apeló la Resolución 0490-2021/ILN-CPC, indicando lo siguiente:

- (i) Existió una indebida interpretación del Informe Policial 078-19-DIVPIAT-UIAT-CENTRO, el tanto el perito que elaboró el mencionado documento consideró que el accionar del chofer del ómnibus fue errado al presuntamente haber existido en la cabina de los conductores personas adicionales que sirvieron como agente distractor, lo cual no fue debidamente probado, vulnerándose de esta manera el Principio de Verdad Material;
- (ii) asimismo, en el numeral 30 de la resolución recurrida, se indicó que el empleo de las luces cortas contribuyó a la ocurrencia del accidente de tránsito; sin embargo, en el Informe Policial 078-19-DIVPIAT-UIAT-CENTRO, se expuso que la iluminación era natural y buena, de manera



- que este dato resultaba irrelevante; además, en las conclusiones del referido informe no se consignaron estos dos factores;
- (iii) teniéndose en cuenta que la velocidad del ómnibus al momento del accidente de tránsito fue de 94 km/h -velocidad que el conductor adoptó para evitar el impacto con el vehículo que lo antecedía- el órgano de primera instancia no tuvo en consideración lo señalado en los artículos 162° y 168°-A del Reglamento Nacional de Tránsito, en los cuales se disponía que la velocidad máxima en carretera para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros era de 90 km/h, adicionando un margen de tolerancia de 5 km/h, siendo sancionable el exceso de velocidad solo cuando se superaba la velocidad máxima más el margen de tolerancia señalado;
  - (iv) además, tampoco se valoró lo señalado en la Tercera Disposición Complementaria del Decreto Supremo 009-2015-MTC, que disponía que, cuando se utilizara sistemas de control y monitoreo inalámbrico para medir la velocidad de los vehículos del servicio de transporte público de personas en los ámbito nacional y regional, se consideraría un margen de error de 10 km/h en la velocidad detectada del vehículo que se encontraba en movimiento;
  - (v) en base a todo lo señalado anteriormente, la Comisión debió de actuar medios probatorios de oficio -como, por ejemplo, los establecidos en el artículo 173° del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General), a fin de determinar su responsabilidad administrativa;
  - (vi) asignó a un conductor profesional con dieciocho (18) años de experiencia, por lo que lamentaba que dicha persona haya podido realizar una maniobra evasiva equivocada ante un evento imprevisto, de forma que no debía de atribuírsele toda la responsabilidad conforme a lo establecido en el artículo 93° del Reglamento de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo 017-2009-MTC (en adelante, el Reglamento de Administración de Transporte) y el artículo 248° del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General;
  - (vii) con respecto a la multa impuesta de 450 UIT, no se emplearon adecuadamente los criterios de graduación establecidos en el artículo 112° del Código, ya que no existió beneficio ilícito, la probabilidad de detección de la infracción era alta, no era reincidente y no tuvo intencionalidad de cometer la misma;
  - (viii) la multa era desproporcional al imponerle una con el tope legal máximo, sin tener en consideración que aún se encontraba resarcido los daños a los pasajeros afectados, por lo que la finalidad de la Comisión era únicamente beneficiarse con el importe económico a obtenerse, lo cual la haría desaparecer del mercado.



## ANÁLISIS

1. Cuestión Previa: Sobre la confidencialidad del volumen de ventas e ingresos de los años 2018 y 2019 presentados por Sechura Tours
7. La Directiva 001-2008/TRI-INDECOPI sobre Confidencialidad de la Información en los Procedimientos Seguidos por los Órganos Funcionales del Indecopi (en adelante, la Directiva), 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 garantiza la reserva de dicha información.
8. Dicha norma 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 bursátil<sup>4</sup>.
9. Asimismo, la Directiva dispone que, para otorgarse tratamiento confidencial a la información, el aportante de la misma deberá cumplir con los siguientes requisitos<sup>5</sup>:

<sup>4</sup> **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.

<sup>5</sup> **DIRECTIVA 001-2008/TRI-INDECOPI. DIRECTIVA SOBRE CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN EN LOS PROCEDIMIENTOS SEGUIDOS POR LOS ÓRGANOS FUNCIONALES DEL INDECOPI.**

(...)

3.2. Al solicitar la confidencialidad de la información, el aportante de la misma deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Incluir expresamente el pedido de confidencialidad de la información en el mismo escrito en que ésta es presentada o en el acta cuando se trate de una visita inspectiva y se ha solicitado la exhibición de información documentaria. Caso contrario, la autoridad no será responsable de su divulgación.

b) Identificar en el escrito, de manera clara y precisa, cuál es la información cuya declaración de confidencialidad se solicita y en qué documentos y en qué parte de dichos documentos está incluida. El solicitante no podrá solicitar la confidencialidad, de forma genérica, de toda la información presentada o contenida en los documentos señalados, salvo que sean obtenidos durante el desarrollo de entrevistas o visitas de inspección in situ. En este último caso, el secretario técnico o Jefe de Oficina de la dependencia resolutoria correspondiente requerirá al solicitante en el curso del procedimiento que precise los alcances de su solicitud, para lo cual le otorgará un plazo de siete (7) días hábiles.



- a) Incluir expresamente el pedido de confidencialidad en el mismo escrito en que esta es presentada;
  - b) identificar en el escrito, de manera clara y precisa, cuál es la información cuya declaración de confidencialidad se solicita;
  - c) justificar la solicitud, bajo apercibimiento de denegar el pedido de confidencialidad;
  - d) presentar un resumen no confidencial suficientemente detallado que permita una cabal comprensión del contenido sustancial de la información cuya declaración de confidencialidad se solicita; y,
  - e) señalar el plazo por el cual solicita el tratamiento confidencial de la información presentada.
10. La referida Directiva dispone además que para declarar la confidencialidad la autoridad competente debe evaluar los siguientes factores:
- (i) La pertinencia de la información para la evaluación o resolución de la materia controvertida en el procedimiento;
  - (ii) si dicha información ha sido divulgada lícitamente pues sólo podrá declararse confidencial aquella información que se ha mantenido reservada; y,
  - (iii) 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<sup>6</sup>.
11. En este caso, mediante escrito del 1 de marzo del 2021, Sechura Tours presentó información referida a su volumen de ventas e ingresos de los años 2018 y 2019.

---

c) Justificar la solicitud, en caso de que se trate de la información a que se refiere el numeral 2.1. Si la parte solicitante no justifica su pedido, el secretario técnico o Jefe de Oficina deberá requerírsele, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles para ello, bajo apercibimiento de denegar el pedido de confidencialidad.

d) Presentar un "resumen no confidencial" suficientemente detallado que permita una cabal comprensión del contenido sustancial de la información cuya declaración de confidencialidad se solicita. En caso de que la información esté compuesta de series estadísticas, ésta deberá ser presentada mediante indicadores que permitan apreciar la tendencia.

**DIRECTIVA 001-2008/TRI-INDECOPI. DIRECTIVA SOBRE CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN EN LOS PROCEDIMIENTOS SEGUIDOS POR LOS ÓRGANOS FUNCIONALES DEL INDECOPI. IV.- Disposiciones Generales. 3.- Declaración de confidencialidad de la información. - (...)**

3.3. Al resolver respecto de la confidencialidad de la información, la autoridad competente deberá motivar su determinación al respecto, considerando:

- a) La pertinencia de la información para la evaluación o resolución de la materia controvertida en el procedimiento.
- b) La no divulgación lícita previa de la información pues sólo podrá considerarse confidencial aquella información que haya sido mantenida con cuidado o celo dentro del propio ámbito de conocimiento, incluso evitando haber estado disponible de alguna forma para terceros.  
No se considerará confidencial la información hecha pública por mandato legal o voluntariamente para generar transparencia en el mercado, ni aquella entregada previamente a entidades u organismos responsables para su divulgación.
- c) La afectación que podría causar la divulgación de la información a su poseedor. La carga de la prueba recaerá sobre el potencial afectado.



12. Al respecto, esta Sala aprecia que la documentación presentada por la administrada y descrita en el párrafo anterior, se encuentra referida a información que tiene carácter confidencial, toda vez que constituye información sensible, cuya reserva ha sido reconocida en el artículo 85° del Código Tributario, que establece de manera expresa lo siguiente:

*“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”.*

(Subrayado agregado)

13. Asimismo, esta Sala aprecia que la naturaleza de la información impide la elaboración de un *“resumen no confidencial”*.
14. Por lo expuesto, corresponde declarar la reserva y confidencialidad, por un plazo indefinido, del volumen de ventas e ingresos de los años 2018 y 2019 presentado por la Sechura Tours en sus descargos, ya que esta contiene información sensible referida a la cuantía y fuente de sus rentas.

## II. Sobre el deber general de seguridad

15. El artículo 25° del Código establece que los productos o servicios ofertados en el mercado no deben conllevar, en condiciones normales o previsibles, un riesgo injustificado para la salud o seguridad de los consumidores o sus bienes.
16. Todo producto, en sentido lato, puede involucrar un cierto nivel de riesgo o peligro, aunque la mayor parte de veces ello 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 estrellarse.
17. En ese orden de ideas, 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.



18. Partiendo de dicha premisa, el concepto de riesgo injustificado señalado en el artículo 25° del Código 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.
19. Asimismo, este Colegiado no desconoce que el servicio de transporte terrestre constituye una actividad por sí misma riesgosa; no obstante, un consumidor espera que el trayecto se realice en forma segura, de manera que no se presenten circunstancias de cualquier índole y no únicamente las alegadas por la administrada -entre ellas un accidente de tránsito- que, poniendo en riesgo su vida o sus bienes, le impidan llegar a su destino sin inconvenientes. En atención a ello, para evaluar la actuación del proveedor de estos servicios, resulta necesario analizar si los hechos materia de procedimiento se produjeron como consecuencia de causas que no le eran atribuibles, en cuyo caso debe eximirse de responsabilidad.
20. Con respecto a las causas no imputables a las que se ha hecho mención en el punto precedente, la doctrina también señala que estas deben ser entendidas como un “evento extraño a la esfera de control del obligado” y no como una “causa no atribuible a la culpa del deudor”, por cuanto existen impedimentos que, por ser expresión de un riesgo típico de la actividad comprometida, se consideran imputables al obligado<sup>7</sup>.
21. Por ende, el punto de partida para demostrar la existencia de una causa que exima de responsabilidad al proveedor es la probanza de un evento determinado que tiene una característica de exterioridad respecto a él, por lo que la empresa de transportes únicamente se liberaría de responsabilidad si los hechos acaecidos en el presente caso resultaban ser ajenos a su control.
22. En concordancia con lo establecido en el artículo 104° del Código<sup>8</sup>, que establece que el proveedor es exonerado de responsabilidad si logra acreditar la existencia de una causa objetiva, justificada y no previsible que

<sup>7</sup> **VISINTINI, Giovanna.** *Responsabilidad Contractual y Extracontractual.* Estudios sobre el incumplimiento de obligaciones y los hechos ilícitos en el derecho y la jurisprudencia civil”. Ara Editores, 2002.

<sup>8</sup> **LEY 29571. CODIGO DE PROTECCION 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°.



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.

#### Aplicación al caso en concreto

23. La Comisión halló responsable a Sechura Tours por infracción del artículo 25° del Código, al quedar acreditado que expuso a los pasajeros del ómnibus a un riesgo injustificado, al no haber adoptado las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte el 19 de abril de 2019, produciéndose el fallecimiento de ocho (8) pasajeros y la lesión de otras cincuenta y dos (52) personas.
24. En su apelación, Sechura Tours alegó que existió una indebida interpretación del Informe Policial 078-19-DIVPIAT-UIAT-CENTRO, el tanto el perito que elaboró el mencionado documento consideró que el accionar del chofer del ómnibus fue errado al presuntamente haber existido en la cabina de los conductores personas adicionales que sirvieron como agente distractor, lo cual no fue debidamente probado, vulnerándose de esta manera el Principio de Verdad Material.
25. Asimismo, precisó que en el numeral 30 de la resolución recurrida, se indicó que el empleo de las luces cortas contribuyó a la ocurrencia del accidente de tránsito; sin embargo, en el Informe Policial 078-19-DIVPIAT-UIAT-CENTRO, se expuso que la iluminación era natural y buena, de manera que este dato resultaba irrelevante; además, en las conclusiones del referido informe no se consignaron estos dos factores.
26. Por otra parte, manifestó que, teniéndose en cuenta que la velocidad del ómnibus al momento del accidente de tránsito fue de 94 km/h -velocidad que el conductor adoptó para evitar el impacto con el vehículo que lo antecedía- el órgano de primera instancia no tuvo en consideración lo señalado en los artículos 162° y 168°-A del Reglamento Nacional de Tránsito, en los cuales se disponía que la velocidad máxima en carretera para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros era de 90 km/h, adicionando un margen de tolerancia de 5 km/h, siendo sancionable el exceso de velocidad solo cuando se superaba la velocidad máxima más el margen de tolerancia señalado.
27. Además, indicó que tampoco se valoró lo señalado en la Tercera Disposición Complementaria del Decreto Supremo 009-2015-MTC, que disponía que, cuando se utilizara sistemas de control y monitoreo inalámbrico para medir la velocidad de los vehículos del servicio de transporte público de personas en los ámbito nacional y regional, se consideraría un margen de error de 10



km/h en la velocidad detectada del vehículo que se encontraba en movimiento, por lo que la Comisión debió de actuar medios probatorios de oficio -como, por ejemplo, los establecidos en el artículo 173° del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, a fin de determinar su responsabilidad administrativa.

28. Finalmente, precisó que asignó a un conductor profesional con dieciocho (18) años de experiencia, por lo que lamentaba que dicha persona haya podido realizar una maniobra evasiva equivocada ante un evento imprevisto, de forma que no debía de atribuírsele toda la responsabilidad conforme a lo establecido en el artículo 93° del Reglamento de Administración de Transporte y el artículo 248° del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General.
29. Sobre el particular, cabe señalar que, de los alegatos presentados por Sechura Tours y de los actuados en el expediente, se verifica que no resulta ser un hecho controvertido en el presente procedimiento que el 19 de abril del 2019, la administrada prestó el servicio de transporte a sus consumidores a través de uno de sus ómnibus, produciéndose un accidente de tránsito a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte, ocasionando el fallecimiento de ocho (8) personas y resultando heridos otros cincuenta y dos (52) pasajeros.
30. Teniendo en cuenta lo anterior, este Colegiado considera que corresponde determinar si Sechura Tours 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.
31. Al respecto, el artículo 160° del 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 accidentes<sup>9</sup>.
32. Asimismo, el artículo 162° del mismo cuerpo normativo precisa que, cuando no existan riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, el

<sup>9</sup> **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.



límite máximo de velocidad para vehículos del servicio público del transporte de pasajeros en carretera es de 90 km/h<sup>10</sup>.

33. Sobre el particular, obra en el expediente los siguientes medios probatorios:

- (i) Copia de una serie de notas periodísticas publicadas en distintos medios de comunicación -tales como diarios físicos, virtuales, redes sociales y páginas oficiales de entidades públicas-, que dieron cuenta del accidente de tránsito ocurrido el 19 de abril del 2019<sup>11</sup>;
- (ii) copia de una serie de fotografías tomadas el 19 de abril del 2019 que mostraban la forma en que el ómnibus perteneciente a Sechura Tours impactó contra el muro central que dividía los carriles contrarios a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte<sup>12</sup>;
- (iii) copia del Informe Técnico Policial 078-19-DIVPIAT-UIAT-CENTRO emitido el 20 de abril del 2019 por la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú en atención al accidente de tránsito ocurrido el día anterior a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte<sup>13</sup>, cuyos extractos más importantes se transcriben a continuación:

*“(...) II. DATOS DE LA INTERVENCIÓN*

<sup>10</sup> **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:

a) En zona urbana:

1. En Calles y Jirones: 40 Km/h.
2. En Avenidas: 60 Km/h.
3. En Vías Expresas: 80 Km/h.
4. Zona escolar: 30 Km/h.
5. Zona de hospital: 30 Km/h.

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: 80 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.

c) En caminos rurales: 60 Km/h.

<sup>11</sup> En fojas 17, 56 a 57, 59 a 60, 63 a 64, 65 a 68, 75 a 76, 81 a 83, 85 a 88, 90 a 95, 97 a 98, 105 a 106, 211 a 212, 214 a 215, 217 a 219, 221 a 222 del expediente.

<sup>12</sup> En fojas 35 a 46 del expediente.

<sup>13</sup> En fojas 333 a 356 del expediente.



## A. SITUACIÓN

(...)

4. Fecha y hora del accidente: 19ABR19 – **03:50 aprox.** (...)

## III. UNIDAD DE TRÁNSITO

(...) **16. Ocupante fallecido N° 2**

(...) b. Observaciones

- **Se encontraba en el centro del habitáculo entre el chofer y el copiloto del vehículo de placa D8V-961, según manifestación del conductor.**

## IV. DESCRIPCIÓN ANALÍTICA

## A. INSPECCIÓN TÉCNICO POLICIAL

1. Referente a la vía

(...) b. Material y estado de la calzada: **De asfalto seco y limpio en buen estado.**

(...) e. Iluminación: **natural buena.**

f. Visibilidad: buena en amplitud y profundidad.

2. Condiciones climatológicas

**El ambiente se encontraba despejado a la hora de producido el evento.**

## B. DETERMINACIÓN DE LA VELOCIDAD DEL ÓMNIBUS DE PLACA D8V-961

(...) Se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. La hora y el lugar de producido el accidente.

2. El reporte de GPS del ómnibus con placa D8V-961

3. La versión del conductor con relación a la velocidad que conducía de 90 km/h

4. La iluminación nula del lugar.

(...)

8. Su desplazamiento por el carril izquierdo.

Permite determinar:

**El ómnibus con placa D8V-961, era conducido a una velocidad uniformemente variada, que por lo antes señalado esta resultó inapropiada para la maniobra errónea de viraje hacia la izquierda que realiza el conductor a fin de evitar el conflicto con el vehículo que lo antecedía, ya que no le permite tener el control físico de su unidad, produciéndose el despiste y choque.**

## D. ANÁLISIS INTEGRAL

(...) 2. En lo que respecta al desplazamiento de esta unidad, **lo realiza en forma antirreglamentaria por el carril izquierdo, a una velocidad**



**uniformemente variada, la misma que resultó inapropiada para la maniobra de viraje hacia la izquierda**, ante la presencia de un vehículo de mayor dimensión que lo antecedía, toda vez que no le permitió al conductor retornar inmediatamente a la vía, al momento que se da inicio al despiste, si no por el contrario continuó con su desplazamiento hasta impactar con el muro del puente Huaura.

3. Cabe mencionar que **el accionar que realizó el conductor del ómnibus con placa D8V-961, de virar a la izquierda ante un posible obstáculo que enfrentaba en su eje de marcha (camión que lo antecedía de acuerdo a su propia versión), resultó una maniobra errada, no descartándose que su atención en su eje de marcha fue incompleta, ya que en el habitáculo del vehículo se encontraba con personas, las mismas que habrían podido servir de distracción, aunado a su desplazamiento con luces cortas (según su propia versión)**, dándose cuenta en forma tardía de la presencia de este vehículo, por lo que decide realizar dicha maniobra, dándose inicio a la cadena de eventos.

(...)

## V. CONCLUSIONES

### FACTOR DETERMINANTE

**El accionar de la persona de Jaime Luis VÍLCHEZ PECHE (47) conductor del vehículo con placa D8V-961, al conducir su vehículo por el carril izquierdo y decidir en forma errónea realizar una maniobra evasiva de giro a la izquierda, ante un posible obstáculo en su eje de marcha, acción que conjugada con su velocidad inapropiada ocasionó la pérdida del control de su vehículo, dándose inicio a la cadena de eventos.** (...)

(Subrayado y resaltado nuestro); y,

- (iv) copia del Informe 5505-2019-SUTRAN/6.3.5 emitido el 25 de abril del 2019 por la Subgerencia de Supervisión Electrónica de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)<sup>14</sup>, en el cual se determinó que la última velocidad registrada del ómnibus perteneciente a Sechura Tours era de 94 km/h, adjuntando el reporte del GSP de la referida unidad automotriz.

34. De la valoración conjunta de los medios probatorios señalados en los párrafos precedentes, este Colegiado puede afirmar que el accidente de tránsito ocurrido el 19 de abril de 2019, se produjo debido a la imprudencia del conductor del vehículo perteneciente a Sechura Tours, ya que, al

<sup>14</sup> Recibido por el Indecopi el 9 de julio del 2019, mediante Oficio 110-2019/SUTRAN/06.3 por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de la SUTRAN. En fojas 360 a 378 del expediente



momento de ocurrido el siniestro, manejaba el ómnibus a una velocidad que resultaba excesiva, ya que al advertir la presencia de un vehículo que lo antecedió en el mismo carril, no pudo realizar una maniobra evasiva hacia al lado izquierdo, perdiendo en control del ómnibus e impactando con el separador central de la Carretera Panamericana Norte, quedando acreditado que expuso a un riesgo injustificado a los pasajeros durante el servicio de transporte prestado.

35. En efecto, conforme se puede apreciar del Informe Técnico Policial citado, si bien el tramo de la Carretera Panamericana Norte en donde ocurrió el accidente de tránsito presentaba buen estado de conservación y con clima despejado, lo cierto es que -a través del reporte de GPS proporcionado por la SUTRAN- quedó demostrado que el vehículo se desplazó a una velocidad de 94 km/h, excediendo el límite permitido establecido en el artículo 162° del Reglamento Nacional de Tránsito.
36. Sobre esto último cabe señalar que, si bien Sechura Tours señaló en su recurso de apelación, que no se tuvo en cuenta Tercera Disposición Complementaria del Decreto Supremo 009-2015-MTC al disponer que, cuando se utilizara sistemas de control y monitoreo inalámbrico para medir la velocidad de los vehículos del servicio de transporte público de personas en los ámbito nacional y regional, se consideraría un margen de error de 10 km/h en la velocidad detectada del vehículo que se encontraba en movimiento, lo cierto es que ello reforzaba el hecho de que el vehículo era conducido a una velocidad excesiva, ya que la última velocidad registrada conforme al GSP era de 94 km/h, por tanto, el margen de error de acuerdo a la norma antes citada sería de 104 km/h.
37. Asimismo, es importante resaltar que con la aplicación de la Tercera Disposición Complementaria del Decreto Supremo 009-2015-MTC, ya no era posible aplicar lo dispuesto en el artículo 168°-A del Reglamento Nacional de Tránsito, que establecía un margen de tolerancia adicional de 5 km/h con respecto a las velocidades máximas reguladas, ya que esto se dispuso de forma expresa en la primera norma antes citada<sup>15</sup>.
38. Sin perjuicio de lo señalado, este Colegiado considera relevante precisar que, aún si el vehículo hubiera sido manejado a la velocidad máxima permitida de 90 km/h, lo realmente importante era tener en cuenta si el

<sup>15</sup>

**DECRETO SUPREMO 009-2015-MTC Disposición Complementarias Finales. Tercera. - Cálculo de velocidades para el servicio de transporte público de personas de ámbito nacional y regional.**

En los casos en que se utilice sistemas de control y monitoreo inalámbrico para medir la velocidad a los vehículos del servicio de transporte público de personas en los ámbito nacional y regional, se considerará un margen de error de 10 km/h en la velocidad detectada del vehículo que se encuentra en movimiento. **En estos casos no es de aplicación lo dispuesto en el artículo 168-A del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito.**



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 0165-2023/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0004-2021/ILN-CPC-SIA

conductor del ómnibus era consciente del riesgo y peligro objetivos que percibía -la cercanía de la unidad vehicular que lo antecedía en el mismo carril-, por lo que, de conformidad con el artículo 160° del Reglamento Nacional de Tránsito, la velocidad debía de ser aquella que permitía controlar el vehículo para evitar un accidente de tránsito, lo cual no se ha demostrado en el presente caso.

39. De otro lado, si bien la administrada cuestionó que existió una debida interpretación del Informe Técnico Policial 078-19-DIVPIAT-UIAT-CENTRO, el tanto el perito que elaboró el mencionado documento consideró que el accionar del chofer del ómnibus fue errado al presuntamente haber existido en la cabina de los conductores personas adicionales que sirvieron como agente distractor, lo cual no fue debidamente probado, lo cierto es que dicho factor no fue determinante para la ocurrencia del accidente de tránsito, ya que en la conclusión del mencionado informe se llegó a determinar que el siniestro fue producto de la mala maniobra del chofer aunado a la velocidad inapropiada en que conducía el vehículo.
40. Cabe señalar que lo mencionado por el perito en el Informe Técnico Policial 078-19-DIVPIAT-UIAT-CENTRO con relación a la existencia de personas adicionales en la cabina de los conductores sí fue debidamente acreditado ya que dicha información fue proporcionada por uno de los choferes del vehículo al efectuar su manifestación. Asimismo, en el referido informe no es que se haya concluido que dicha circunstancia sirvió como factor de distracción, ya que surgió como hipótesis del perito al consignar la frase “habría podido servir de distracción” al analizar la forma en cómo el conductor realizó una maniobra evasiva errada que generó que el vehículo impactase contra el muro central de la carretera.
41. Por otra parte, tampoco existió contradicción en lo señalado en el informe con respecto a la iluminación de la carretera -natural y buena- y el empleo de las luces cortas del vehículo al momento de ocurrido el accidente de tránsito, ya que lo primero se determinó al analizar las características de la autopista y lo segundo fue lo que manifestó el propio chofer al momento de brindar su declaración. Sin perjuicio de ello, conforme fue indicado por Sechura Tours, este último dato no resultaba determinante para atribuir su responsabilidad.
42. Ahora, si bien la administrada señaló que la Comisión debió de actuar medios probatorios de oficio -como, por ejemplo, los establecidos en el artículo 173° del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General- a fin de determinar su responsabilidad administrativa, cabe precisar que, en el presente caso, la acreditación de la infracción al deber general de seguridad en el servicio de transporte terrestre se sustentó en: (i) lo concluido en el Informe Técnico Policial 078-19-DIVPIAT-UIAT-CENTRO; y, (ii) el reporte del



GPS presentado por la SUTRAN, en el cual se determinó que la última velocidad registrada del ómnibus perteneciente a Sechura Tours era de 94 km/h; siendo que, luego de ello, era la administrada quien debía de sustentar y acreditar que no era responsable por tal situación, en virtud del principio de la carta de la prueba establecido en la misma norma<sup>16</sup>.

43. Cabe precisar que, si bien los artículos 174° y 177° del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>17</sup> prescriben que, cuando la naturaleza del procedimiento lo exija, la autoridad debe disponer la actuación de todos los medios probatorios necesarios para acreditar los hechos invocados o que fueren conducentes a su pronunciamiento, pudiendo solicitar para ello, entre otros medios, informes y dictámenes de cualquier tipo, 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, al subsistir 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 de acreditarlo.
44. Aunado a lo dicho en el párrafo anterior, hasta la fecha del presente pronunciamiento, Sechura Tours no ha cumplido con presentar medios de prueba que la eximan de su responsabilidad administrativa frente al accidente de tránsito ocurrido el 19 de abril del 2019.
45. Finalmente, si bien Sechura Tours precisó que asignó a un conductor profesional con dieciocho (18) años de experiencia, por lo que lamentaba que dicha persona haya podido realizar una maniobra evasiva equivocada ante un evento imprevisto, de forma que no debía de atribuírsele toda la

<sup>16</sup> **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.

<sup>17</sup> **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 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.



responsabilidad, corresponde indicar que la doctrina recoge la definición de “*responsabilidad vicaria*”, a través de la cual, para que un tercero sea responsable de las conductas cometidas por este, es necesario que entre el agente y ese tercero exista una relación de subordinación en donde, más allá de los aspectos formales, el principal tenga efectivamente la dirección y la autoridad ya sea sobre el cargo o con relación al servicio específico, esto es, una relación vertical y jerárquica<sup>18</sup>.

46. En ese sentido, la “*responsabilidad vicaria*” impide que los proveedores puedan oponer el actuar de sus subordinados como un eximente o atenuante de responsabilidad, ya que los empleadores responden por las negligencias cometidas por sus dependientes, tal como lo prevé el artículo 1981° del Código Civil<sup>19</sup>, por lo que, si bien el conductor del ómnibus fue el responsable directo del accidente de tránsito, lo cierto es que ello no puede enervar la responsabilidad administrativa de Sechura Tours en el presente punto, al evidenciarse una relación de empleador – trabajador dependiente, lo cual en ningún modo vulnera el principio de causalidad establecido en el artículo 248° del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General.
47. Además, si bien Sechura Tours citó el artículo 93° del Reglamento de Administración de Transporte, infiriéndose con ello que la administrada buscaba que el conductor también debía de ser responsable por el accidente de tránsito, lo cierto es que es que las infracciones determinadas en dicha norma deben de ser investigadas y analizadas por el órgano competente (SUTRAN), siendo que en la presente instancia, únicamente se está analizando la responsabilidad administrativa de la empresa de transportes por infracción a las normas de protección al consumidor.
48. Por las consideraciones antes expuestas, este Colegiado considera que corresponde confirmar la resolución venida en grado en el extremo que halló responsable a Sechura Tours por infracción del artículo 25° del Código, al quedar acreditado que expuso a los pasajeros del ómnibus a un riesgo injustificado, al no haber adoptado las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte el 19 de abril de 2019, produciéndose el fallecimiento de ocho (8) pasajeros y la lesión de otras cincuenta y dos (52) personas.

<sup>18</sup> **DE TRAZEGNIES GRANDA**, Fernando. La responsabilidad extracontractual, Tomo I. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005, p. 528.

<sup>19</sup> **CÓDIGO CIVIL Artículo 1981°**.- Aquel que tenga a otro bajo sus órdenes responde por el daño causado por éste 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.



### III. Sobre la graduación de la sanción

49. El artículo 110° del Código establece que el Indecopi puede sancionar las infracciones administrativas a que se refiere el artículo 108° con amonestación y multas de hasta cuatrocientos cincuenta (450) UIT, las cuales son calificadas en leves, graves y muy graves<sup>20</sup>.
50. El artículo 112° del Código establece que para determinar la sanción aplicable al infractor, se debe atender al beneficio ilícito esperado u obtenido por la realización de la infracción, la probabilidad de su detección, el daño resultante de la infracción, los efectos que esta pueda haber ocasionado en el mercado, la naturaleza del perjuicio causado o grado de afectación a la vida, salud, integridad o patrimonio de los consumidores y otros criterios que dependiendo del caso particular, considere adecuado adoptar la Comisión<sup>21</sup>.
51. 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 estas es, en último extremo, adecuar las conductas al cumplimiento de determinadas normas. Por ello, a efectos de graduar la sanción a imponer, el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, contempla los Principios de Razonabilidad<sup>22</sup> y Proporcionalidad en el ejercicio de la potestad sancionadora administrativa.

<sup>20</sup> **LEY 29571. CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR. Artículo 110°.- Sanciones administrativas.**

El órgano resolutorio puede sancionar las infracciones administrativas a que se refiere al artículo 108 con amonestación y multas de hasta cuatrocientos cincuenta (450) Unidades Impositivas Tributarias (UIT), las cuales son calificadas de la siguiente manera: (...)

<sup>21</sup> **LEY 29571. CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR. Artículo 112°.- Criterios de graduación de las sanciones administrativas.** Al graduar la sanción, el Indecopi puede tener en consideración los siguientes criterios:

1. El beneficio ilícito esperado u obtenido por la realización de la infracción.
2. La probabilidad de detección de la infracción.
3. El daño resultante de la infracción.
4. Los efectos que la conducta infractora pueda haber generado en el mercado.
5. La naturaleza del perjuicio causado o grado de afectación a la vida, salud, integridad o patrimonio de los consumidores.
6. Otros criterios que, dependiendo del caso particular, se considere adecuado adoptar.

<sup>22</sup> **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL APROBADO POR DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS. Artículo 248°.- Principios de la potestad sancionadora administrativa.** La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales: (...)

**3. Razonabilidad.-** Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Sin embargo, las sanciones a ser aplicadas deben ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, observando los siguientes criterios que se señalan a efectos de su graduación:

- a) El beneficio ilícito resultante por la comisión de la infracción;
- b) La probabilidad de detección de la infracción;
- c) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido;
- d) El perjuicio económico causado;
- e) La reincidencia, por la comisión de la misma infracción dentro del plazo de un (1) año desde que quedó firme la resolución que sancionó la primera infracción;
- f) Las circunstancias de la comisión de la infracción; y
- g) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor.



52. En virtud del primero, la autoridad administrativa debe asegurar que la magnitud de las sanciones administrativas sea mayor a las eventuales ventajas que obtenga el infractor, con la finalidad de desincentivar la realización de las conductas infractoras. Por su parte, el Principio de Proporcionalidad, busca que los medios empleados por el juzgador sean los más idóneos a efectos de desincentivar la conducta en tutela de determinado interés público, pero que a su vez signifique la menor afectación posible de los derechos de los imputados.
53. En el presente caso, la Comisión sancionó a Sechura Tours con una multa de 450 UIT por infracción del artículo 25° del Código, por exponer a los pasajeros del ómnibus a un riesgo injustificado, al no haber adoptado las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte el 19 de abril de 2019, produciéndose el fallecimiento de ocho (8) pasajeros y la lesión de otras cincuenta y dos (52) personas.
54. A efectos de imponer la multa impuesta de 450 UIT<sup>23</sup>, se observa que la Comisión utilizó los siguientes factores de graduación establecidos en el artículo 112° del Código:
- (i) **Daño resultante de la infracción:** representado por la exposición al riesgo injustificado en la seguridad de los consumidores y cuantificado por la suma de la estimación del daño, el daño producido a las ocho (8) personas fallecidas y el daño producido a los cincuenta y dos (52) pasajeros que resultaron heridos producto del accidente de tránsito, dando como resultado la suma de S/ 15 142 291,42; y,
  - (ii) **probabilidad de detección:** baja, dada la cantidad de empresa de transportes existentes en el mercado y la imposibilidad material de fiscalización de todas ellas, asignándole un valor del 25%.
55. En su apelación, Sechura Tours alegó que, con respecto a la multa impuesta de 450 UIT, no se emplearon adecuadamente los criterios de graduación establecidos en el artículo 112° del Código, ya que no existió beneficio ilícito, no era reincidente y no tuvo intencionalidad de cometer la misma.

---

<sup>23</sup> Resultado de multiplicar el valor del daño resultante por la probabilidad de detección de la infracción = S/ 15 142 291,42 \* 0,25 = S/ 60 569 165,68.

El valor de UIT al año 2019 era de S/ 4 200,00, por lo que la multa impuesta en dichos términos era de 14 421,2 UIT, resultado de dividir S/ 60 569 165,68/4 200,00 = 14 421,2 UIT.

Teniendo en consideración que la multa impuesta excedía el tope legal establecido en el artículo 110° del Código, correspondía sancionar a Sechura Tours con una multa de 450 UIT.



56. Asimismo, manifestó que la multa era desproporcional al imponerle una con el tope legal máximo, sin tener en consideración que aún se encontraba resarcido los daños a los pasajeros afectados, por lo que la finalidad de la Comisión era únicamente beneficiarse con el importe económico a obtenerse, lo cual la haría desaparecer del mercado.
57. En primer lugar, corresponde indicar que, a fin de determinar la multa a imponerse, la Comisión únicamente empleó los criterios de graduación referidos al daño resultante y a la probabilidad de detección de la infracción; por lo que, no tuvo en cuenta los otros criterios mencionados por la empresa de transportes -beneficio ilícito, no era reincidente y no tuvo intencionalidad de cometer la infracción-, más aún si estos dos últimos no se encontraban contemplados en el artículo 112° del Código, siendo que, incluso, en caso de la reincidencia, se podría utilizar como un factor agravante.
58. Asimismo, cabe señalar que, de conformidad con el artículo 112° del Código, el órgano de primera instancia puede considerar los criterios de graduación que considere pertinentes, no siendo necesario aplicar todos los que se encuentran en el referido artículo, incluso la referida norma deja abierta la posibilidad de aplicar otros criterios que se consideren adecuados adoptar dependiendo del caso concreto.
59. Por otro lado, el hecho de que aún se encontraba resarcido los daños a los pasajeros afectados, no enerva que se le deba de imponer una sanción económica elevada, ya que la conducta infractora verificada en el presente caso ocasionó un riesgo y daño a la vida, salud y seguridad de los pasajeros del ómnibus e incluso de sus propios trabajadores. Además, la imposición de una sanción de este tipo devino de la propia actuación de la empresa de transportes en el mercado, quien incurrió en la conducta infractora verificada; por lo que, se desestima que la multa pecuniaria impuesta buscaba beneficiar a la Autoridad Administrativa.
60. De otra parte, si bien Sechura Tours precisó que la sanción pecuniaria la haría desaparecer del mercado, lo cierto es que no ha presentado medios probatorios que sustenten dicha afirmación, por lo que constituye únicamente una mera declaración de parte que no se encontró respaldada, correspondiendo desestimar el alegato de la empresa de transportes en dicho extremo.
61. En vista de que se ha procedido a desestimar todos los alegatos de Sechura Tours en este punto y, adicionalmente, esta Sala se encuentra de acuerdo con los factores de graduación empleados por el órgano de primera instancia, corresponde confirmar la resolución venida en grado en el extremo que sancionó a la empresa de transportes con una multa de 450 UIT por infracción del artículo 25° del Código, al exponer a los pasajeros del ómnibus



a un riesgo injustificado, por no haber adoptado las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte el 19 de abril de 2019, produciéndose el fallecimiento de ocho (8) pasajeros y la lesión de otras cincuenta y dos (52) personas.

62. De otro lado, se requiere a Sechura Tours el cumplimiento espontáneo 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 TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>24</sup>, precisándose, además, que los actuados serán remitidos a la Unidad de Ejecución Coactiva para los fines de ley en caso de incumplimiento.

IV. Sobre la medida correctiva y la inscripción de la administrada en el RIS

63. Atendiendo a los argumentos expuestos y considerando que Sechura Tours no ha fundamentado su recurso de apelación respecto de la medida correctiva ordenada y su inscripción en el RIS, más allá de la alegada ausencia de infracción a las normas de protección al consumidor<sup>25</sup>, 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 Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>26</sup>. En consecuencia, corresponde confirmar la resolución impugnada en tales extremos.
64. Finalmente, en atención a lo dispuesto en el artículo 37° de la Directiva 001-2021-COD-INDECOPI, Directiva Única que regula los Procedimientos de Protección al Consumidor previstos en el Código, se informa a Sechura Tours que deberá presentar a la Comisión los medios probatorios que acrediten el cumplimiento de la medida correctiva ordenada, en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles contado a partir del vencimiento del plazo

<sup>24</sup> **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, aprobado por DECRETO SUPREMO N° 004-2019-JUS.**

**Artículo 205.- Ejecución forzosa**

Para proceder a la ejecución forzosa de actos administrativos a través de sus propios órganos competentes, o de la Policía Nacional del Perú, la autoridad cumple las siguientes exigencias:

(...)

4. Que se haya requerido al administrado el cumplimiento espontáneo de la prestación, bajo apercibimiento de iniciar el medio coercitivo específicamente aplicable.

<sup>25</sup> En efecto, de la revisión integral del recurso de apelación presentado por Sechura Tours, se ha verificado que no ha cuestionado la medida correctiva ordenada y su inscripción en el RIS. En fojas 447 a 449 del expediente.

<sup>26</sup> **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444 - LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, APROBADO POR DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS. Artículo 6°.- Motivación del acto administrativo.**

(...)

6.2 Puede motivarse mediante 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. (...)



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 0165-2023/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0004-2021/ILN-CPC-SIA

otorgado para tal fin; bajo apercibimiento de imponer una multa coercitiva, conforme a lo establecido en los artículos 117° y 118° del Código.

## RESUELVE:

**PRIMERO:** Confirmar la Resolución 0490-2021/ILN-CPC emitida el 13 de agosto del 2021 por la Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Norte, en el extremo que halló responsable a Sechura Tours S.R.L., por infracción del artículo 25° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, al quedar acreditado que expuso a los pasajeros del ómnibus con Placa de Rodaje D8V-961 a un riesgo injustificado, al no haber adoptado las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte el 19 de abril de 2019, produciéndose el fallecimiento de ocho (8) pasajeros y la lesión de otras cincuenta y dos (52) personas.

**SEGUNDO:** Confirmar la Resolución 0490-2021/ILN-CPC, en el extremo que ordenó a Sechura Tours S.R.L., en calidad de medida correctiva reparadora que, en un plazo no mayor a noventa (90) días calendarios contado a partir del día siguiente de notificada la resolución, cumpla con devolver o reembolsar a los pasajeros afectados por el accidente de tránsito ocurrido el 19 de abril del 2019, lo siguiente:

- (i) Los gastos que hayan asumido para atender alguna afectación a su salud o integridad física originada como consecuencia directa del referido siniestro, tales como atenciones hospitalarias, tratamientos médicos, entre otros, siempre que estos no hayan sido cubiertos antes por cualquiera de los seguros contratados por la administrada aplicables al mencionado incidente;
- (ii) el valor de los equipajes que hayan perdido los pasajeros como consecuencia directa del accidente de tránsito, siempre que estos no hayan sido cubiertos antes por cualquiera de los seguros contratados por la administrada aplicables al siniestro, o en virtud de transacciones extrajudiciales arribadas con los consumidores;
- (iii) capacitar y evaluar, de manera obligatoria y permanente a sus conductores, sobre las disposiciones normativas reguladas en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo 016-2009-MTC (en adelante, el Reglamento Nacional de Tránsito); y,
- (iv) establecer los mecanismos necesarios a fin de evitar que, durante el desplazamiento de sus vehículos en la prestación de sus servicios, existan personas no autorizadas en la cabina de los conductores.

**TERCERO:** En atención a lo dispuesto en el artículo 37° de la Directiva 001-2021-COD-INDECOPI, Directiva Única que regula los Procedimientos de Protección al Consumidor previstos en el Código de Protección y Defensa del Consumidor, se



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 0165-2023/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0004-2021/ILN-CPC-SIA

informa a Sechura Tours S.R.L. que deberá presentar a la Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Norte los medios probatorios que acrediten el cumplimiento de las medidas correctivas ordenadas, en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles, contado a partir del vencimiento del plazo que se otorga para cumplir el mandato; bajo apercibimiento de imponer una multa coercitiva, conforme a lo establecido en los artículos 117° y 118° del Código de Protección y Defensa del Consumidor.

**CUARTO:** Confirmar la Resolución 0490-2021/ILN-CPC, en el extremo que sancionó a Sechura Tours S.R.L. con una multa de 450 UIT por infracción del artículo 25° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, al exponer a los pasajeros del ómnibus con Placa de Rodaje D8V-961 a un riesgo injustificado, al no haber adoptado las medidas necesarias para evitar el accidente de tránsito ocurrido a la altura del kilómetro 154 de la Carretera Panamericana Norte el 19 de abril de 2019, produciéndose el fallecimiento de ocho (8) pasajeros y la lesión de otras cincuenta y dos (52) personas.

**QUINTO:** Requerir a Sechura Tours S.R.L. 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.

**SEXTO:** Confirmar la Resolución 0490-2021/ILN-CPC, en el extremo que dispuso la inscripción de Sechura Tours S.R.L. en el Registro de Infracciones y Sanciones del Indecopi.

***Con la intervención de los señores vocales Hernando Montoya Alberti, Julio Baltazar Durand Carrión, Oswaldo Del Carmen Hundskopf Exebio y Gilmer Ricardo Paredes Castro.***

**HERNANDO MONTOYA ALBERTI**  
Presidente