

PROCEDENCIA : COMISIÓN DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR -
SEDE LIMA SUR N° 3
PROCEDIMIENTO : DE OFICIO
INVESTIGADA : TRANSPORTES MOLINA PERÚ S.A.C.
MATERIA : DEBER DE SEGURIDAD
ACTIVIDAD : OTRAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE POR VÍA
TERRESTRE

SUMILLA: *Se confirma la resolución venida en grado que halló responsable a Transportes Molina Perú S.A.C., al probarse que generó un riesgo injustificado a la seguridad de sus pasajeros debido al accidente de tránsito del vehículo de su propiedad, con Placa de Rodaje D3H-968, ocurrido el 8 de julio de 2021 a la altura del kilómetro 49 de la Carretera Central, ocasionando el fallecimiento de 1 pasajero y la lesión de 21 personas.*

SANCIÓN: 450 UIT

Lima, 25 de octubre de 2023

ANTECEDENTES

1. Mediante Resolución 1 del 10 de junio de 2022, la Secretaría Técnica de la Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Sur N° 3 (en adelante, la Secretaría Técnica de la Comisión), inició un procedimiento administrativo sancionador contra Transportes Molina Perú S.A.C.¹ (en adelante, la Empresa de Transportes) por presunta infracción del artículo 25° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor (en adelante, el Código), respecto al accidente de tránsito del vehículo con Placa de Rodaje D3H-968 (en adelante, el vehículo), ocurrido el 8 de julio de 2021, a la altura del kilómetro 49 de la Carretera Central, ocasionando el fallecimiento de 1 pasajero y la lesión de 21 personas.
2. Pese a que la Resolución 1 fue debidamente notificada a su correo electrónico mezaramossc@hotmail.com, la Empresa de Transportes no presentó sus descargos a la imputación efectuada en su contra².
3. Mediante Resolución 0095-2022/CC3 del 24 de noviembre de 2022³, la

¹ RUC: 20600095235. Domicilio fiscal en: Av. Nicolás Ayllón Nro. 1352, Int. 1-B, Urb. El Pino, Lima – Lima – San Luis.

² Cabe precisar que la referida dirección electrónica fue autorizada por la investigada para notificaciones durante la etapa de supervisión, siendo que dicha constancia obra en el Expediente 0206-2021/DFI, el cual forma parte del Expediente 0049-2022/CC3-SIA en virtud de lo dispuesto en el segundo considerando resolutivo de la Resolución 1 del 10 de junio de 2022 - ver piezas 207 y 208 del expediente electrónico-.

³ Cabe precisar que, previamente, la Secretaría Técnica de la Comisión emitió el Informe Final de Instrucción 0059-2022/CC3-ST del 21 de octubre de 2022, siendo que la administrada no presentó sus descargos al mismo pese a que fue debidamente notificada a los correos mezaramossc@hotmail.com y transportesmolinaevodios@hotmail.com -ver piezas 210 y 211 del expediente electrónico-.

Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Sur N° 3 (en adelante, la Comisión) halló responsable a la Empresa de Transportes por infracción del artículo 25° del Código, tras considerar que generó un riesgo injustificado a la salud y seguridad de sus pasajeros, debido al accidente de tránsito de su vehículo, ocurrido el 8 de julio de 2021 a la altura del kilómetro 49 de la Carretera Central⁴; sancionándola con una multa de 450 UIT. Asimismo, dispuso su inscripción en el Registro de Infracciones y Sanciones del Indecopi (en adelante, el RIS).

4. El 6 de enero de 2023, la Empresa de Transportes apeló la Resolución 0095-2022/CC3, en virtud de las siguientes consideraciones:
- i) Que, su representada no fue debidamente notificada con la resolución de imputación de cargos y el informe final de instrucción, pese a que la autoridad administrativa conocía su domicilio procesal y fiscal.
 - ii) Que el Indecopi no era competente para conocer el caso, sino la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), conforme se plasmó en votos singulares de anteriores pronunciamientos.
 - iii) Que, cumplió con el deber de idoneidad; no obstante, los accidentes de tránsito eran imprevisibles y excepcionales, lo que escapaba de su esfera de control.
 - iv) Que, el día del accidente, no se recibió ninguna alerta por parte de la SUTRAN de que su unidad transitaba a una velocidad excesiva; además, no había ninguna queja de los usuarios por ese tema.
 - v) Que, contaba con todos los controles para medir la velocidad de su vehículo, siendo que sus conductores, quienes no tenían sanciones, se encontraban registrados en su nómina y estaban debidamente capacitados para conducir con cuidado y prevención, respetando los límites máximos permitidos.
 - vi) Que, de acuerdo al GPS, la unidad viajaba a una velocidad de 53.7 km/h, lo cual fue contrastado con la información que emitió la SUTRAN; además, debía tomarse en cuenta que se encontraban registradas diversas velocidades, ya que, al momento del choque, su unidad aumentó la velocidad por el impacto.
 - vii) Que, sin perjuicio de lo anterior, según el reporte de su GPS, las velocidades se encontraban dentro de los parámetros permitidos por la autoridad competente.
 - viii) Que, el exceso de velocidad solo era sancionable cuando superaba el límite exigido en el artículo 168°-A del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo 016-2009-MTC (en adelante, el Reglamento Nacional de Tránsito), siendo que se reconocía un margen de error de 5 km/h, por

⁴ Ruta Satipo – Lima, siendo que el accidente ocurrió en el distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochiri, departamento de Lima.

- lo que no había una falta de idoneidad en el servicio ni tampoco se generó un riesgo injustificado en la salud y seguridad de los pasajeros.
- ix) Que, según el Informe 224-2013/GEL del 28 de noviembre de 2013, el Servicio Nacional de Metrología sugería una tolerancia de 10 km/h para medidores de velocidad móvil, siendo además que los equipos de GPS no estaban homologados ni calibrados.
 - x) Que, contaba con una hoja de ruta, manifiesto de pasajeros, tarjeta de propiedad, tarjeta única de circulación electrónica, entre otros documentos, además de que sus unidades eran fiscalizadas y supervisadas por la SUTRAN antes de salir de sus puntos de embarque.
 - xi) Que, pese a que no se encontraba obligada, capacitó a sus conductores respecto de las normas y reglas de conducta a seguir durante la prestación del servicio.
 - xii) Que, el informe policial no consideró la declaración de su conductor; no obstante, tomó en cuenta el testimonio del chofer de la otra unidad, quien naturalmente declarararía a su favor; por tanto, dichas declaraciones solo podían ser analizadas e interpretadas en la vía judicial.
 - xiii) Que, la actuación del Indecopi perjudicaba a las empresas de transporte interprovincial, al invadir las competencias de supervisión y fiscalización, las elevadas multas impuestas y la falta de predictibilidad en las sanciones, lo que finalmente las obligaba a salir del mercado.
 - xiv) Que, la sanción impuesta vulneraba los Principios de Razonabilidad y Proporcionalidad, ya que se utilizó criterios generados y utilizados en el extranjero, los que no se adecuaban a la actualidad nacional, política y económica del país; asimismo, no se consideró que la pandemia afectó al sector transporte, generando el aumento de precios, entre otros puntos.
 - xv) Que, el Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, el TUO de LPAG) disponía que, al momento de graduar la sanción, se debían utilizar los siguientes factores: a) Existencia o no de intencionalidad; b) Perjuicio causado; c) Repetición de la infracción; y, d) Circunstancias de la comisión de la infracción.
 - xvi) Que, para la graduación de la sanción, no obraba en el expediente documento que permita concluir que su accionar fue determinante para la producción de los hechos, siendo necesario identificar el grado de contribución de los implicados en los hechos.
 - xvii) Que, resultaba inadecuado aplicar la metodología *ad hoc* bajo el enfoque de daño, al no tener todos los elementos de hecho pertinentes, siendo que la finalidad de la sanción era adecuar la conducta de los administrados a las normas generales, a fin de que la protección al consumidor sea sostenible en el tiempo.
 - xviii) Que, solicitó el uso de la palabra.
5. El 25 de abril de 2023, la Empresa de Transportes precisó su domicilio procesal, indicando de forma expresa una dirección física y el correo electrónico "mezaramossc@hotmail.com".

6. El 25 de octubre de 2023, se llevó a cabo una audiencia de informe oral, contando con la participación de los representantes de la Empresa de Transportes.

ANÁLISIS

Cuestiones previas:

a) Sobre la competencia asignada al Indecopi

7. En materia de protección al consumidor, el artículo 65° de la Constitución Política del Perú establece que el Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios⁵. Así, a efectos de cumplir con el deber especial de protección al consumidor previsto en la Constitución, el artículo 105° del Código ha establecido que el Indecopi es la autoridad con competencia primaria y de alcance nacional para conocer las presuntas infracciones a las disposiciones contenidas en dicho cuerpo normativo, así como para imponer las sanciones y medidas correctivas pertinentes, siendo que, según la norma bajo comentario, dicha competencia sólo puede ser negada cuando ella haya sido asignada o se asigne a favor de otro organismo por norma expresa con rango de ley.
8. En este punto, es preciso indicar que el Código es la norma, dentro de nuestro ordenamiento jurídico, que contiene aquellos deberes y obligaciones que los proveedores que participan en el mercado deben cumplir a fin de brindar productos y servicios idóneos a los consumidores, siendo además que existen servicios que se encuentran regulados por normas especiales, de acuerdo con la materia sobre la que versan.
9. Ahora bien, entre las disposiciones establecidas por el propio Código para garantizar su cumplimiento, los procedimientos de protección al consumidor, de acuerdo con su artículo 107°, se inician de oficio, bien por propia iniciativa de la autoridad, por denuncia del consumidor afectado o del que potencialmente pudiera verse afectado, o de una asociación de consumidores en representación de sus asociados o poderdantes o en defensa de intereses colectivos o difusos de los consumidores.
10. Así, de la lectura conjunta de las disposiciones normativas establecidas en el Código respecto de las facultades otorgadas al Indecopi para actuar en resguardo de los derechos de los consumidores, puede advertirse que, en principio, la autoridad nacional en materia de protección al consumidor mantiene plena competencia para iniciar procedimientos sancionadores de oficio que coadyuven a contrarrestar los efectos de aquellas conductas que

⁵ **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ. Artículo 65°.** - El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo, vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población.

signifiquen una distorsión en la idoneidad de los productos y servicios que los proveedores brindan a sus usuarios⁶.

11. Sin perjuicio de lo desarrollado, este Colegiado reconoce la competencia del Indecopi para juzgar aquellos casos en los cuales se verifiquen lesiones efectivas a los derechos de los consumidores como consecuencia de la inobservancia de las normas sectoriales, pues, en estos casos, lo que el Indecopi sancionaría no sería, en estricto, la inobservancia de dichas disposiciones, sino el resultado lesivo producido en los consumidores por tal incumplimiento, siendo aquella normatividad sólo un parámetro a tener en cuenta para verificar la responsabilidad del proveedor por no brindar un servicio idóneo.
12. En materia de transporte terrestre de pasajeros, cabe tomar en cuenta que, la Ley de Creación de la SUTRAN⁷ -norma que entró en vigor con anterioridad al Código-, asignó competencia a dicho organismo para sancionar el incumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia para la prestación, en el ámbito nacional, del servicio de transporte terrestre regular de personas⁸. Cabe precisar que dicho organismo está adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
13. Ahora bien, la Sala debe precisar que el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo 017-2009-

⁶ Cabe resaltar que el razonamiento antes descrito no implica, en modo alguno, desconocer que existen casos en los cuales no será posible que el Indecopi investigue y analice una presunta contravención a las normas sectoriales que se encuentran destinadas a la protección de los consumidores en materias reguladas, puesto que, existen supuestos en los que dicha competencia ha sido atribuida taxativamente a otras entidades. En efecto, ante una posible concurrencia de competencias en el ámbito preventivo, es necesario que la Comisión verifique, antes de cualquier intervención, si el objetivo de garantizar la protección al consumidor ya se logra mediante la regulación sectorial cuya fiscalización ha sido encargada a otra autoridad, de modo que no se justifique la aplicación del Código ni tampoco la intervención del Indecopi, en aplicación del Principio de Especialidad, por el cual la norma especial prima sobre la norma general.

⁷ Vigente desde el 17 de junio de 2009.

⁸ **LEY 29380. LEY DE CREACIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍAS. Artículo 2°.- Ámbito de competencia.** La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran) tiene competencia para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar de acuerdo con sus competencias los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional, así como aquellos servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector. Asimismo, es competente para supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito y las establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos. (...). (Subrayado añadido).

Artículo 4°.- Funciones. La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran) tiene las siguientes funciones: (...) 2. Función de supervisión, fiscalización, control y sanción: a) Supervisar, fiscalizar y sancionar a los titulares de los servicios de transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional, a los conductores habilitados para el servicio y a los titulares y operadores de infraestructura complementaria de transporte por los incumplimientos o infracciones en que incurran. b) Supervisar y fiscalizar la circulación de vehículos en la red vial bajo su competencia, velando por el cumplimiento de lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento Nacional de Vehículos, sancionando a quien corresponda, por las infracciones o incumplimientos de los mismos. (...). (Subrayado añadido).

Artículo 11°.- De las actividades de fiscalización. Las actividades de fiscalización son las siguientes: (...) b. Evaluar, identificar el cumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia, y las infracciones; e imponer y ejecutar las sanciones administrativas y pecuniarias establecidas en la legislación vigente, por el incumplimiento de la normativa vinculada al transporte terrestre de personas, carga y mercancías (...).

MTC (en adelante, el RNAT)⁹ regula los servicios de transporte terrestre brindados a nivel nacional, precisando en su artículo 3°, lo concerniente a la prestación de servicio de transporte regular de personas.

14. Ahora bien, para efectos del análisis del presente caso, se observa que el numeral 2 de su artículo 31°, dispone que una de las obligaciones de los conductores del servicio de transporte terrestre consiste en cumplir lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Tránsito¹⁰. A su vez, esta última norma señala, en el literal b) de su artículo 90°, que los conductores deben circular con cuidado y prevención en la vía pública¹¹.
15. De acuerdo con lo anterior, con relación a lo alegado en el punto ii) del numeral 4, conviene en precisar que, si bien las conductas relacionadas con el cumplimiento de condiciones básicas de los vehículos y conductores se encuentran recogidas en el RNAT como condiciones de acceso y permanencia, específicamente como condiciones técnicas exigibles al conductor; y, aun cuando su incumplimiento se encuentra sancionado en el Anexo 1 – Tabla de Incumplimiento de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus Consecuencias de dicho reglamento; lo cierto es que la protección otorgada por el Indecopi respecto a estas conductas, se encuentra sustentada en la defraudación de las expectativas de los usuarios del servicio de transporte terrestre en el marco del derecho de protección al consumidor.
16. Así, la Sala hace notar que el procedimiento sancionador que pudiera iniciarse según lo establecido en la referida tabla tutelaría un bien jurídico distinto al derecho de los consumidores de realizar el viaje sin que ocurra un accidente durante el trayecto, el cual habría sido causado por un conductor que no habría guardado el debido cuidado y prevención en su labor; circunstancia que originó el inicio del presente procedimiento de oficio.
17. Por lo cual, considerando que, en el presente caso, la Comisión inició un procedimiento administrativo de oficio por presunta defraudación de las expectativas de los consumidores -concretamente, relacionadas con el deber de seguridad- que contrataron los servicios de la citada proveedora el 8 de julio de 2021, al exponerlos a un riesgo injustificado en el marco de las relaciones de consumo entabladas, el Indecopi resulta competente¹², por lo que se

⁹ Vigente desde el 1 de julio de 2009.

¹⁰ **DECRETO SUPREMO 017-2009-MTC. REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE. Artículo 31°.- Obligaciones del conductor.** Son obligaciones del conductor del servicio de transporte terrestre: (...) 31.2 Cumplir lo que dispone el RTRAN, el RNV y el presente Reglamento, en aquello que sea de su responsabilidad. (...)

¹¹ **DECRETO SUPREMO 016-2009-MTC. TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO. Artículo 90°.- Reglas generales para el conductor.** Los conductores deben: a) Antes de ingresar a la vía pública: Verificar que el vehículo que conduce se encuentra en adecuadas condiciones de seguridad y operativo para circular. Verificar que el vehículo que conduce cuenta con un dispositivo de advertencia para casos de emergencia. b) En la vía pública: Circular con cuidado y prevención.

¹² Si bien en su apelación la Empresa de Transportes sostuvo que debían considerarse los votos singulares previstos en otros

desvirtúa lo alegado por la administrada en este punto.

b) Sobre el presunto defecto de notificación

18. Ante el cuestionamiento formulado por la Empresa de Transportes en el punto i) del numeral 4, así como durante la audiencia de informe oral, la Sala tuvo a la vista los cargos de notificación de la resolución de imputación de cargos y la Resolución 2 -que trasladó el informe final de instrucción-, los cuales fueron diligenciados a los correos electrónicos transportesmolinaevodios@hotmail.com y mezaramossc@hotmail.com¹³.
19. Sobre el particular, de la revisión del expediente, esta Sala aprecia que el correo electrónico mezaramossc@hotmail.com fue autorizado de forma expresa por el personal de la Empresa de Transportes a través de las llamadas telefónicas realizadas por el personal de la Dirección de Fiscalización (DFI) - antes Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Indecopi-, las cuales fueron recabadas en los Documentos de Registro de Información del 19 de agosto y 12 de octubre de 2021 en el marco de la tramitación del Expediente 0206-2021/DFI.
20. Asimismo, mediante Resolución 1 del 10 de junio de 2022, la Secretaría Técnica de la Comisión dispuso incorporar al presente procedimiento, todo el contenido del Expediente 0206-2021/DFI -en el cual se encuentran los referidos documentos de registro de información-, por lo que la dirección electrónica mezaramossc@hotmail.com -autorizada de forma expresa por la Empresa de Transportes- formaba parte del expediente al momento de la notificación de la imputación de cargos y la emisión del informe final de instrucción.
21. A ello debe agregarse que, por escrito del 25 de abril del 2023, la Empresa de Transportes ratificó la dirección electrónica antes mencionada, a donde fue dirigida la notificación por medio de la cual se citó a la administrada a la audiencia de informe oral programada para el 25 de octubre del mismo año y de la cual finalmente participó, por lo que, contrariamente a lo alegado por el representante de la proveedora en dicha audiencia, no se ha vulnerado su derecho a la defensa ya que el referido correo electrónico le pertenecía y se encontraba en óptimo funcionamiento.
22. En este punto, cabe tener en cuenta que el artículo 21°.1 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la

pronunciamientos, cabe precisar que los mismos no resultan vinculantes al presente caso, ya que la Sala cuenta con autonomía técnica y funcional para emitir una decisión respecto de cada caso en particular, además de que los vocales que suscriben la presente resolución no fueron quienes emitieron los votos aludidos en el recurso de apelación de la administrada.

¹³ Notificados los días 14 de junio y 21 de octubre de 2022, respectivamente -ver piezas 208 y 212 del expediente-.

LPAG)¹⁴ establece que la notificación personal se hará en el domicilio que conste en el expediente. En concordancia con lo anterior, la Directiva 001-2013/TRI-INDECOPI, Régimen de Notificación de Actos Administrativos y Otras Comunicaciones Emitidas en los Procedimientos Administrativos a cargo de los Órganos Resolutivos del Indecopi (en adelante, la Directiva de Notificaciones)¹⁵, dispone que los órganos resolutivos deberán realizar la notificación personal en el domicilio que conste en el expediente respectivo.

23. Entonces, considerando que la resolución de imputación de cargos y la Resolución 2, que trasladó el informe final de instrucción, fueron notificadas al domicilio procesal electrónico que obraba en el expediente, siendo además que la referida dirección electrónica fue nuevamente autorizada de forma expresa por la administrada el 25 de abril de 2023, quien no desconoció su funcionamiento ni alegó alguna imposibilidad de acceso, esta Sala no aprecia vicio de nulidad alguno¹⁶, ya que la diligencia de los referidos actos atendieron estrictamente a lo señalado en el artículo 3° de la Directiva de Notificaciones, por lo que cabe desestimar dicho cuestionamiento.

Sobre la exposición a un riesgo injustificado

24. El artículo 25° del Código proscribe 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 estrellarse¹⁷.
25. Partiendo de dicha premisa, el concepto de riesgo injustificado no se encuentra relacionado al peligro intrínseco que, por su propia naturaleza, pueda tener un

¹⁴ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, APROBADO POR EL DECRETO SUPREMO 004-2019-JUS. Artículo 21°.- Régimen de la notificación personal.** 21.1 La notificación personal se hará en el domicilio que conste en el expediente, o en el último domicilio que la persona a quien deba notificar haya señalado ante el órgano administrativo en otro procedimiento análogo en la propia entidad dentro del último año.

¹⁵ **DIRECTIVA 001-2013/TRI-INDECOPI. RÉGIMEN DE NOTIFICACIÓN DE ACTOS ADMINISTRATIVOS Y OTRAS COMUNICACIONES EMITIDAS EN LOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS A CARGO DE LOS ÓRGANOS RESOLUTIVOS DEL INDECOPI.** (...) 3. Notificación Personal. 3.1 Los órganos resolutivos deberán realizar la notificación personal en el domicilio que conste en el expediente respectivo. En caso de que no se cuente con el domicilio del destinatario de la cédula, o luego de su verificación este resulte inexistente, los órganos resolutivos deberán notificar al domicilio señalado en el Documento Nacional de Identidad (DNI) del administrado, en el caso de personas naturales, y al domicilio consignado en el Registro Único de Contribuyentes (RUC), en el caso de personas jurídicas. (...)

¹⁶ Más aún tomando en cuenta que durante la llamada de fecha 3 de setiembre de 2023, el personal de la Empresa de Transportes admitió que contaba con acceso al referido correo electrónico -ver pieza 037 del expediente electrónico-.

¹⁷ 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.

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.

26. 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 administrativa¹⁸.
27. En el presente caso, la Comisión halló responsable a la Empresa de Transportes por infracción del artículo 25° del Código, al comprobarse que generó un riesgo injustificado a la seguridad de sus pasajeros debido al accidente de tránsito de su vehículo ocurrido el 8 de julio de 2021 a la altura del kilómetro 49 de la Carretera Central, lo que ocasionó el fallecimiento de 1 pasajero y la lesión de 21 personas.
28. En primer lugar, ante lo indicado en el punto iii) del numeral 4, corresponde señalar que, tal como se desprende del desarrollo elaborado en los párrafos precedentes de este pronunciamiento, este Colegiado ha reconocido el riesgo implícito dentro de la actividad de transporte terrestre; sin embargo, cabe reiterar que el tipo de análisis en este tipo de casos reside en detectar la existencia de un riesgo injustificado atribuible al proveedor de un determinado servicio.
29. Al respecto, obra en el expediente el Informe 03-2022-REGPOL-LIMA-DIVPOL-CHOSICA-CIA.RP-SIAT de fecha 13 de marzo de 2022 (en adelante, el Informe Policial), emitido por la Policía Nacional del Perú – Región Policial Lima – División Policial Chosica (en adelante, la Unidad Policial)¹⁹, con relación a la investigación realizada sobre el accidente de tránsito materia de análisis, en el cual se determinó que el factor predominante del accidente de tránsito fue la acción carente de cuidado y prevención del conductor de la Empresa de

¹⁸ **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.

¹⁹ En la pieza 153 del expediente electrónico.

Transportes, al desplazar su unidad de forma inapropiada sin considerar las condiciones de riesgo del lugar²⁰.

30. Así, contrariamente a lo alegado por la Empresa de Transportes, el informe antes citado concluyó que el factor predominante para la ocurrencia del siniestro fue la imprudencia del conductor del bus, ya que manejaba de forma inapropiada para las condiciones de la vía, pese a que en la carretera había señales reguladoras y preventivas que lo obligaban a que tomara las precauciones pertinentes al momento de la conducción.
31. Cabe precisar que, a efectos de llegar a tales conclusiones, la autoridad policial indicó que tuvo en cuenta las actas fiscales, de intervención, inspección técnica, declaraciones de diversos pasajeros, informes periciales, el dosaje etílico del conductor, certificados médicos, de necropsia, entre otros documentos de la unidad y elaborados para el análisis del accidente de tránsito.
32. Ahora bien, respecto de lo indicado por la Empresa de Transportes en su apelación -detallado en los puntos iv) al vii) del numeral 4-, cabe señalar que, en primer lugar, el Informe Policial sí recoge la información y análisis de los reportes de velocidad aportados tanto por la SUTRAN (54 km/h a las 05:13:31 horas), como por el proveedor de GPS de la empresa investigada (53.7 km/h a las 05:13:31 horas).
33. Entonces, ante el cuestionamiento de la administrada de que se encontraban registradas diversas velocidades por el impacto del choque, o que la SUTRAN no había emitido ninguna alerta por exceso de velocidad, debe precisarse que el Informe Policial determinó que no existía información exacta de los términos cuantitativos de la velocidad desarrollada por el vehículo en los momentos previos al accidente; sin embargo, a efectos de determinar el factor determinante del accidente, **se consideró otros factores de riesgo que existían en la vía y en el momento del accidente, a fin de concluir que el conductor manejaba sin el cuidado y prevención necesarios para las condiciones de la vía y del momento**, tales como: 1) La presencia de señales preventivas y reguladoras del lugar; 2) La fluidez vehicular rápida e intensidad

²⁰

"F. ANÁLISIS INTEGRAL. (...) Bajo estas condiciones el conductor de la (UT-1) realizaba su desplazamiento por una vía donde se encuentra instalado la señal reguladora (R-16) "No adelantar" y señal preventiva (P-2ª) "Señal de curva a la derecha", las cuales advertían las características técnicas y operacionales de la vía, en mérito a la configuración de la calzada (curva cerrada), contexto que debió ser valorada como peligro por el conductor de la (UT-1), en cuanto a su campo visual no era óptimo teniendo en cuenta que momentos previos al evento realiza su paso por una curva cerrada que imposibilita una visibilidad en profundidad y no permite percibir con atención la circulación y/o aproximación de vehículos en sentido contrario, continuando su circulación por una vía que permite el uso de un solo carril para cada sentido de circulación con una fluidez vehicular rápida e intensidad discontinua, contribuyéndose a que el conductor desarrolle en el momento una velocidad constante que resultó no apropiada, toda vez que al orientar su conducción en mérito al diagrama de la configuración del avía que se direcciona hacia su flanco sur y percibir una situación de peligro real de manera súbita (...) no logra controlar su unidad (...). VII. CONCLUSIONES. A. Factor Determinante. **La acción carente de cuidado y prevención del conductor de la (UT-1) al no tener en consideración las señales preventivas y reguladoras instaladas en el lugar, desplazando su vehículo a una velocidad constante que resultó no apropiada para las condiciones de riesgo del lugar (curva cerrada) y momento (desplazamiento de la UT-2), conllevando a que al direccionar su unidad en mérito al diagrama de la configuración no tenga control absoluto de su vehículo (...)"** (sic.) (Énfasis agregado)

- vehicular discontinua; 3) La configuración de la curva cerrada y sinuosa; 4) La circulación en doble sentido; 5) El despiste; y, 6) La precipitación de la unidad.
34. Asimismo, respecto del cuestionamiento referido a que sus velocidades se encontraban dentro de los parámetros permitidos y dentro de los márgenes de tolerancia, según lo detallado en los puntos vi), vii), viii) y ix) del numeral 4, así como lo reiterado durante la audiencia de informe oral, cabe tener en cuenta que, si bien el Código de Tránsito establece que el límite máximo de velocidad para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros es de 90 km/h en carreteras -el cual no se habría excedido en el caso materia de autos-, dicho parámetro es utilizado como referencia únicamente cuando no media alguna circunstancia o riesgo señaladas en los artículos 160° y 161° del Reglamento Nacional de Tránsito, tales como las condiciones especiales de la vía, razones de clima, entre otros²¹ -como sucedió en el accidente de tránsito del 8 de julio de 2021-. Por lo que, independientemente de cualquier parámetro o tope legal, el conductor tenía el deber de conducir de forma prudente y razonable, y tomar todas las precauciones necesarias para mantener el control de la unidad en movimiento, considerando los riesgos de la vía, situación que no se produjo según la investigación realizada en el presente caso.
35. Ciertamente es que la velocidad puede ser un factor determinante en las situaciones que conducen a los accidentes de tránsito, pero en rutas, de las que abundan o son mayoría nuestro país, es la naturaleza y distintas condiciones de la ruta, como las tangentes, las curvas, las cuestas y las pendientes, los elementos que implementan la variedad de precauciones que es obligatorio guardar en resguardo de la seguridad de los viajes terrestres. Y más allá de lo que muestren los odómetros o GPS, la ocurrencia misma de todo accidente en una carretera del Perú, no hace sino reflejar directamente las condiciones mismas de aquello que no debió suceder si la precaución, la prudencia en el manejo o la diligencia en el mantenimiento vehicular, se hubieran dado en modo tal que las circunstancias prefiguradas hubieran sido distintas; y ello es competencia de la empresa propietaria del vehículo.
36. Seguidamente, ante lo indicado en apelación según los puntos v), x) y xi) del numeral 4- cabe acotar que no resultaba incidental que la Empresa de Transportes haya podido cumplir cabalmente y de manera previa a la ocurrencia del accidente, con las obligaciones mínimas que la normativa

²¹

DECRETO SUPREMO 016-2009-MTC. TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO. Artículo 161°.- Reducción de la velocidad. El conductor de un vehículo debe reducir la velocidad de éste, cuando se aproxime o cruce intersecciones, túneles, calles congestionadas y puentes, cuando transite por cuestas, cuando se aproxime y tome una curva o cambie de dirección, cuando circule por una vía estrecha o sinuosa, cuando se encuentre con un vehículo que circula en sentido contrario o cuando existan peligros especiales con respecto a los peatones u otros vehículos o por razones del clima o condiciones especiales de la vía.

DECRETO SUPREMO 016-2009-MTC. TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO. 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.

sectorial dispone en este tipo de servicio, por cuanto dichas circunstancias no excluyen la posibilidad de que, aun en dicho escenario, la ejecución del servicio pueda ser prestado con cierto nivel de imprudencia que genere un daño posterior a los consumidores.

37. De otro lado, respecto del cuestionamiento referido a que el Informe Policial no consideraba la declaración de su conductor; no obstante, tomaba en cuenta el testimonio del chofer de la otra unidad, y que dichas declaraciones solo podían ser interpretadas en la vía judicial, esta Sala considera pertinente indicar que, de la revisión del informe bajo cuestión, no se advierte ninguna contradicción, carencia o defecto en su contenido, por lo que resultó válido emplear dicho documento para determinar la responsabilidad administrativa de la Empresa de Transportes, máxime cuando el mismo fue emitido por la autoridad policial; es decir, una entidad imparcial distinta a la autoridad administrativa, quien finalmente determinó la negligencia del conductor al momento de prestar el servicio de transporte a los consumidores.
38. Así, según lo detallado en el referido informe, la Unidad Policial desvirtuó justificadamente la declaración del conductor del vehículo de la Empresa de Transportes, por cuanto no guardaba relación con la secuencia de eventos del accidente, siendo que, por el contrario, dicho testimonio se encontraba dirigido a *“minimizar su grado de culpa en la materialización del accidente de tránsito”*²². Además, el hecho de desestimar la declaración de su conductor no enerva que la autoridad policial haya analizado otros factores determinantes -como las condiciones de la vía-, lo que finalmente la llevó a concluir que el conductor se encontraba manejando de forma inapropiada, sin el deber de cuidado y prevención que finalmente influyó en la ocurrencia del accidente.
39. En tal sentido, si la Empresa de Transportes consideraba que el Informe Policial carecía de los elementos necesarios para determinar las razones que efectivamente contribuyeron a la ocurrencia del accidente del 8 de julio de 2021, era dicha proveedora quien se encontraba en mejor posición de presentar cualquier medio probatorio -como un peritaje- que pudiera desvirtuar el contenido del mencionado informe, no obstante, no lo hizo; por lo que, corresponde desestimar dicho alegato.
40. En este punto, cabe tomar en cuenta que si bien el Principio de Verdad Material reconocido en el artículo IV numeral 1°.11 del TULO de la LPAG²³ exige que la autoridad administrativa deba adoptar todas las medidas probatorias

²² En la pieza 153 del expediente electrónico.

²³ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, APROBADO POR EL 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: (...) **1.11. Principio de verdad material.** - En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas. (...)

necesarias a fin de verificar los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, dicha situación no implica una sustitución en el deber probatorio que corresponde a los administrados.

41. Conforme a lo reseñado, se ratifica que la Empresa de Transportes investigada puso en riesgo la integridad de los pasajeros de su ómnibus, más aún si ocasionó la lesión de 21 personas y el fallecimiento de 1 consumidor por dicho accidente, probándose que las causas del accidente se debieron a circunstancias que se encontraban dentro de la esfera de control del conductor de la investigada, no pudiendo deslindar su responsabilidad frente a los actos de su personal, ya que la era la proveedora quien tenía a su cargo la prestación del servicio y generaba expectativas en los consumidores de que el mismo se realizaría de forma segura y confiable.
42. Por lo expuesto, corresponde confirmar la resolución venida en grado, que halló responsable a la Empresa de Transportes, al probarse que generó un riesgo injustificado a la seguridad de sus pasajeros debido al accidente de tránsito del vehículo de su propiedad, con Placa de Rodaje D3H-968, ocurrido el 8 de julio de 2021 a la altura del kilómetro 49 de la Carretera Central, ocasionando el fallecimiento de 1 pasajero y la lesión de 21 personas.

Sobre la graduación de la sanción

43. 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. 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.
44. La Comisión sancionó a la Empresa de Transportes con una multa de 450 UIT, al generar un riesgo injustificado en la salud y seguridad de sus pasajeros en el accidente de tránsito ocurrido el 8 de julio de 2021, aplicando lo dispuesto por el Decreto Supremo 032-2021-PCM, norma que aprobó la graduación, metodología y factores para la determinación de las multas que impongan los órganos resolutivos del Indecopi (en adelante, el Decreto Supremo), ya que el presente procedimiento inició cuando dicha norma se encontraba vigente²⁴.

²⁴ Cabe precisar que el 14 de junio de 2022 inició el procedimiento administrativo sancionador con la notificación de imputación de cargos a la Empresa de Transportes. Asimismo, se indica que el Decreto Supremo se encuentra vigente desde el 14 de

45. En atención a la norma antes citada, 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 bajo la metodología clásica, la Comisión dividió el factor β (daño) entre el factor p (probabilidad de detección). Así, aplicando dicha metodología, se obtuvo lo siguiente:
- i) Factor β (daño): Representado por la exposición al riesgo injustificado de aquellos pasajeros que resultaron heridos (21) o fallecidos (1), desde una óptica económica, utilizando el Valor de la Vida Estadística (VVE) actualizado al momento en el que ocurrió el accidente, el cual se estimó en S/ 1 866 766,53. Asimismo, se aplicó un factor de corrección de acuerdo con la gravedad de las lesiones de los consumidores, utilizando el documento “TIGER Benefit-Cost Analysis (BCA) Resource Guide”²⁵. En tal sentido, el daño efectivo se estimó en S/ 1 984 372,82²⁶.
 - ii) Factor p (probabilidad de detección): Considerado alto con el valor de 49.94% según el Cuadro 29 del Decreto Supremo, ya que la autoridad tuvo mejores posibilidades para evaluar y determinar la responsabilidad de la empresa, al no existir una conducta de ocultamiento del hecho infractor.
 - iii) Circunstancias agravantes y/o atenuantes: Ninguna, por lo que la multa preliminar concluyó en 863,8 UIT.
 - 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 la Empresa de Transportes con esta última cuantía.
46. Ante lo cuestionado por la denunciada en el punto xiv) del numeral 4, cabe precisar que la aplicación del Decreto Supremo prevé la observancia de los Principios de Razonabilidad y Proporcionalidad. Además, si bien la denunciada alegó lo indicado en el punto xvii) del numeral 4, de conformidad con lo expuesto por dicho cuerpo normativo, para la determinación del método *ad hoc* se puede utilizar aproximaciones para el daño (daño efectivo), según la información disponible, como, por ejemplo, el VVE que permiten obtener una aproximación estadística de la misma²⁷, por lo cual no constituye un criterio

junio de 2021.

²⁵ Para lo cual utilizó el nivel AIS “menor” de 0,003, ya que las veintiún (21) personas heridas pasaron por un tratamiento ambulatorio en las especialidades de traumatología, neumología, etc. Asimismo, se utilizó el nivel AIS 6 con valor de 1 para la única persona fallecida (ver fundamentos 48 a 53 de la Resolución 0095-2022/CC3).

²⁶ Como resultado de la suma del valor de la afectación de la persona fallecida (S/ 1 866 766,53) y las personas heridas (S/ 117 606,29).

²⁷ **DECRETO SUPREMO 032-2021-PCM, NORMA QUE APROBÓ LA GRADUACIÓN, METODOLOGÍA Y FACTORES PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS MULTAS QUE IMPONGAN LOS ÓRGANOS RESOLUTIVOS DEL INDECOPI (EN ADELANTE, EL DECRETO SUPREMO. C) Método ad hoc. (...)** a) Criterios para la determinación del factor β . (...) En el caso de la aproximación por el perjuicio económico causado o daño, aplicable a las situaciones en la que una infracción genera perjuicios significativos a uno o varios agentes, deben diferenciarse tres tipos de definiciones que sirven para estimar el perjuicio económico causado o daño: el daño emergente o directo, el lucro cesante y el daño a la persona 2/. (...) 2/ La valorización de la vida humana es un tema controversial y más si involucra estimar el perjuicio económico que una acción pueda ocasionar en el futuro de una persona; sin embargo, existen métodos alternativos como el valor de la vida estadística (VVE) que permiten obtener una aproximación estadística de la misma. (...) Cada aproximación requiere un determinado nivel de información. El Cuadro 28 muestra la información mínima que puede requerirse para estimar el factor β dado el enfoque de beneficios o perjuicio económico causado o daño. Cabe añadir que la información a requerirse puede ser precisada o extendida por el OR en consideración de las características particulares de cada caso. (...)

subjetivo o vacío según lo alegado por la denunciada, ya que dicho criterio incluso está previsto dentro de la misma normativa.

47. En ese sentido, contrariamente a lo alegado por la Empresa de Transportes, la Comisión sí contaba con todos los elementos de hecho pertinentes a efectos de graduar la sanción, ya que la determinación del VVE consideró el número de pasajeros heridos, el pasajero fallecido, la información pertinente al mes y año en que ocurrió el accidente (julio de 2021), así como el tipo de lesiones que sufrieron los pasajeros, clasificándolos de acuerdo a su gravedad -menor, en caso de los heridos, y grave, en caso del pasajero fallecido-; motivo por el cual, el cálculo del daño efectivo fue efectuado tomando en cuenta las implicancias del presente caso, en atención a que se expuso seriamente a una afectación a la seguridad de los usuarios, situación delicada que, por su particular relevancia, debía ser determinante en la graduación de cada sanción.
48. Por otro lado, ante lo cuestionado en el punto xvi) del numeral 4, cabe precisar que, conforme se desarrolló en los acápites anteriores, quedó probada la responsabilidad de la Empresa de Transportes, en el sentido de que se identificó que expuso a sus consumidores a un riesgo injustificado por una mala conducción de su chofer, motivo por el cual resulta consecuente disponer una sanción a efectos de desincentivar la comisión de la presente conducta infractora, por lo que cabe desestimar dicho alegato.
49. Finalmente, si bien la administrada sostuvo que la actuación del Indecopi iba en perjuicio de las empresas de transporte, lo que las obligaba a salir del mercado, lo cierto es que no ha presentado medio probatorio alguno que sustente dicha afirmación, por lo que constituye únicamente una mera declaración de parte que no se encontró respaldada, más aun tomando en cuenta el deber de la autoridad administrativa de sancionar la comisión de este tipo de infracciones, en atención a su deber de tutelar la salud y seguridad de los consumidores.
50. Asimismo, con relación a lo indicado en el punto xv) del numeral 4, esta Sala considera necesario precisar que, tomando en cuenta que el presente procedimiento inició -14 de junio de 2022- cuando el Decreto Supremo ya se encontraba vigente -14 de junio de 2021-, resultaba obligatorio que la Comisión aplicara la metodología prevista en dicha normativa y no los criterios previstos en el TUO de la LPAG, por lo que la graduación de la sanción efectuada por la Comisión resultó correcta. Por todo lo cual, corresponde confirmar la resolución venida en grado que sancionó a la Empresa de Transportes con una multa de 450 UIT por la conducta analizada en el presente caso²⁸.

²⁸ Se requiere a la denunciada el cumplimiento espontáneo de las multas impuestas, 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.

Sobre la inscripción en el RIS de la denunciada

51. Considerando que la Empresa de Transportes no ha fundamentado su apelación respecto a su inscripción en el RIS, más allá de la alegada ausencia de infracciones al Código, lo cual ha sido desvirtuado precedentemente, esta Sala asume como propias las consideraciones de la recurrida sobre dicho extremo, en virtud de la facultad establecida en el artículo 6° del TUO de la LPAG. En consecuencia, corresponde confirmar la resolución venida en grado en tal punto.

RESUELVE:

PRIMERO: Confirmar la Resolución 0095-2022/CC3 emitida el 24 de noviembre del 2022 por la Comisión de Protección al Consumidor – Sede Lima Sur N° 3, que halló responsable a Transportes Molina Perú S.A.C., al probarse que generó un riesgo injustificado a la seguridad de sus pasajeros debido al accidente de tránsito del vehículo de su propiedad, con Placa de Rodaje D3H-968, ocurrido el 8 de julio de 2021 a la altura del kilómetro 49 de la Carretera Central, ocasionando el fallecimiento de 1 pasajero y la lesión de 21 personas.

SEGUNDO: Confirmar la Resolución 0095-2022/CC3, en el extremo que sancionó a Transportes Molina Perú S.A.C. con una multa de 450 UIT por infracción del artículo 25° del Código de Protección y Defensa del Consumidor.

Requerir a Transportes Molina Perú 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, aprobado por el Decreto Supremo 004-2019-JUS, precisándose, además, que los actuados serán remitidos a la Unidad de Ejecución Coactiva para los fines de ley en caso de incumplimiento.

TERCERO: Confirmar la Resolución 0095-2022/CC3, en el extremo que dispuso la inscripción de Transportes Molina Perú 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, Julio Baltazar Durand Carrión y Walter Leonardo Valdez Muñoz.

HERNANDO MONTOYA ALBERTI
Presidente