



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI



Firmado digitalmente por VILLA
GARCIA VARGAS Javier Eduardo
Raymundo FAU 20133840533 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14.02.2021 09:12:46 -05:00

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

RESOLUCIÓN 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

PROCEDENCIA : COMISIÓN DE LA OFICINA REGIONAL DEL INDECOPI DE ICA
PROCEDIMIENTO : DE OFICIO
INVESTIGADA : EMPRESA DE TRANSPORTES MEGABUS S.A.C.
MATERIAS : DEBER DE IDONEIDAD
DEBER DE SEGURIDAD
ACTIVIDAD : OTRAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE POR VÍA TERRESTRE

SUMILLA: *Se confirma, modificando fundamentos, la resolución venida en grado que halló responsable a Empresa de Transportes Megabus S.A.C. por infracción del artículo 25° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, al haber quedado acreditado que generó un riesgo injustificado a la seguridad de sus pasajeros debido al accidente de tránsito del bus de placa A7O-951, ocurrido el 4 de marzo de 2019 a la altura del kilómetro 287 de la vía Los Libertadores, en el que resultaron dos (2) personas fallecidas y veintiocho (28) heridas. Ello, en tanto el chofer del bus excedió la jornada máxima diaria de conducción.*

SANCIÓN: 50 UIT

Lima, 11 de febrero de 2021

ANTECEDENTES

1. Mediante Resolución 1182-2019/ST-INDECOPI-ICA del 14 de noviembre de 2019, la Secretaría Técnica de la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Ica (en adelante, la Secretaría Técnica de la Comisión) inició un procedimiento administrativo sancionador contra Empresa de Transportes Megabus S.A.C.¹ (en adelante, la Empresa de Transportes) por presunta infracción de los artículos 19° y 25° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor (en adelante, el Código), en tanto que, el 4 de marzo de 2019, el bus de placa A7O-951 sufrió un accidente de tránsito a la altura del kilómetro 287 de la vía Los Libertadores, debido a un presunto exceso de la jornada máxima diaria de conducción del chofer del bus, resultando dos (2) personas fallecidas y veintiocho (28) heridas.
2. El 30 de diciembre de 2019, la Empresa de Transportes presentó sus descargos, indicando lo siguiente:
 - (i) En la declaración testimonial de los dos (2) conductores de la unidad, se advertía que el correspondiente relevo no ocurrió porque uno de los

¹ Identificada con RUC 20485838814 y con domicilio fiscal ubicado en Av. Nicolas Ayllon Nro. 1352 Int. 4 (Counter 4) Lima - Lima - San Luis. Información obtenida de www.sunat.gob.pe.



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

- choferes había sufrido un dolor estomacal;
- (ii) dicho suceso quedó registrado en la Hoja de Ruta Electrónica, así como en los correos electrónicos cursados entre su personal;
 - (iii) en la prestación del servicio de transporte podía ocurrir este tipo de eventualidades entre los choferes;
 - (iv) los hechos ocurridos se encontraban siendo dilucidados en el fuero correspondiente, por lo cual el Indecopi no resultaba competente; y,
 - (v) el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (en adelante, el Reglamento) brindaba una tolerancia de treinta (30) minutos para el cambio de conductor, así como un mayor tiempo para casos razonables como el presente.
3. Mediante Resolución 268-2020/ST-INDECOPI-ICA del 3 de agosto de 2020, la Secretaría Técnica de la Comisión remitió a la Empresa de Transportes el Informe Final de Instrucción 001-2020/INDECOPI-ICA.
 4. El 10 de agosto de 2020, la Empresa de Transportes formuló sus descargos al citado informe.
 5. Mediante Resolución 131-2020/INDECOPI-ICA del 14 de agosto de 2020, la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Ica (en adelante, la Comisión) sancionó a la Empresa de Transportes con una multa de 50 UIT, por infracción de los artículos 19° y 25° del Código, al haber quedado acreditado que el bus de placa A7O-951 sufrió un accidente de tránsito a la altura del kilómetro 287 de la vía Los Libertadores, debido a un exceso de la jornada máxima diaria de conducción del chofer del bus, resultando dos (2) personas fallecidas y veintiocho (28) heridas. Asimismo, se dispuso la inscripción de la Empresa de Transportes en el Registro de Infracciones y Sanciones del Indecopi (en adelante, el RIS).
 6. El 16 de setiembre de 2020, la Empresa de Transportes apeló la resolución antes señalada, alegando lo siguiente:
 - (i) Había aportado pruebas sobre el problema de salud que presentó uno de sus choferes, lo cual no permitió el relevo correspondiente;
 - (ii) en su manifestación policial, dicho conductor sí había señalado que padeció un problema de salud;
 - (iii) en ningún momento aceptó que el cambio de chofer haya excedido los treinta (30) minutos de tolerancia, ya que -según su personal- el accidente se habría producido aproximadamente a las 4:30 horas, por lo que no hubo un exceso en la jornada de conducción, encontrándose dentro del tiempo de tolerancia;



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

- (iv) de conformidad con el artículo 30° del Reglamento, la jornada de conducción podía extenderse más de treinta (30) minutos en casos de fuerza mayor; y,
- (v) la multa impuesta resultaba excesiva y confiscatoria, puesto que implicaría su desaparición del mercado.

ANÁLISIS

Sobre el deber de idoneidad y seguridad en el servicio de transporte terrestre

7. El artículo 19° de del Código establece que los proveedores son responsables por la calidad e idoneidad de los productos y servicios que ofrecen en el mercado². En aplicación de esta norma, los proveedores tienen el deber de entregar los productos y prestar los servicios al consumidor en las condiciones ofertadas o previsibles, atendiendo a la naturaleza de los mismos, la regulación que sobre el particular se haya establecido y, en general, a la información brindada por el proveedor o puesta a disposición.
8. Por su parte, el artículo 25° del Código³ establece que los productos o servicios ofertados en el mercado no deben conllevar, en condiciones de uso normal o previsible, riesgo injustificado o no advertido para la salud o seguridad de los consumidores o sus bienes.
9. Cabe destacar que todo producto o servicio, 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.
10. 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.

² **LEY 29571. CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR. Artículo 19°.- Obligación de los proveedores.** El proveedor responde por la idoneidad y calidad de los productos y servicios ofrecidos; por la autenticidad de las marcas y leyendas que exhiben sus productos o del signo que respalda al prestador del servicio, por la falta de conformidad entre la publicidad comercial de los productos y servicios y éstos, así como por el contenido y la vida útil del producto indicado en el envase, en lo que corresponda.

³ **LEY 29571. CÓDIGO DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR. Artículo 25°.- Deber general de seguridad.** Los productos o servicios ofertados en el mercado no deben conllevar, en condiciones de uso normal o previsible, riesgo injustificado o no advertido para la salud o seguridad de los consumidores o sus bienes.



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

11. 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.
12. 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 ello, para evaluar si la actuación de un proveedor de estos servicios fue idónea, resulta necesario analizar si los hechos materia del procedimiento se produjeron como consecuencia de causas que no le eran atribuibles. En caso contrario, se concluirá la existencia de responsabilidad administrativa⁴.
13. Con respecto a las causas no imputables, 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 obligado⁵.
14. 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 la causa que originó que se interrumpiera la prestación regular del servicio de transporte resultaba ser ajena a su control.
15. Ello, en concordancia con el artículo 104° del Código⁶, el cual establece que el

⁴ **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.

⁵ **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.

⁶ **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,



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

proveedor es exonerado de responsabilidad 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.

16. Ahora bien, en el presente caso, la Comisión halló responsable a la Empresa de Transportes por infracción de los artículos 19° y 25° del Código, al haber quedado acreditado que el bus de placa A7O-951 sufrió un accidente de tránsito a la altura del kilómetro 287 de la vía Los Libertadores, debido a un exceso de la jornada máxima diaria de conducción del chofer del bus, resultando dos (2) personas fallecidas y veintiocho (28) heridas.
17. En su motivación, la Comisión explicó que el chofer que debió asumir la conducción del bus a las 4:20 horas (antes del accidente), no manifestó en su declaración testimonial que había padecido algún malestar estomacal que le haya impedido realizar el relevo (lo cual desvirtuaba la versión de la denunciada), sino que estaba descansando en su camarote hasta llegar a la ciudad de Vinchos. Además, la primera instancia consideró que, según el Reglamento, el chofer que se encontraba manejando debió detener el bus una vez transcurrido los treinta (30) minutos de tolerancia para el relevo de conducción; no obstante, trascurrió más de una hora hasta el momento del accidente (5:30 horas) sin que se cumpla dicha medida.
18. Ante ello, en su recurso de apelación, la Empresa de Transportes alegó lo siguiente:
 - (i) Había aportado pruebas sobre el problema de salud que presentó uno de sus choferes, lo cual no permitió el relevo correspondiente;
 - (ii) en su manifestación policial, dicho conductor sí había señalado que padeció un problema de salud;
 - (iii) en ningún momento aceptó que el cambio de chofer haya excedido los treinta (30) minutos de tolerancia, ya que -según su personal- el accidente se habría producido aproximadamente a las 4:30 horas, por lo que no hubo un exceso en la jornada de conducción, encontrándose dentro del tiempo de tolerancia; y,
 - (iv) de conformidad con el artículo 30° del Reglamento, la jornada de conducción podía extenderse más de treinta (30) minutos en casos de fuerza mayor.

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°.



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

19. Dicho lo anterior, el análisis del presente caso se centrará en determinar si la Empresa de Transportes resultaba o no responsable por el presunto exceso de la jornada máxima diaria de conducción del chofer del bus de placa A7O-951, el cual fue partícipe del accidente de tránsito que provocó el fallecimiento de dos (2) personas y que veintiocho (28) personas resulten heridas.
20. En este punto, resulta importante traer a colación la Hoja de Ruta Electrónica de fecha 3 de marzo de 2019⁷, en la cual se registró que el bus de placa A7O-951 partiría de Lima a las 20:20 horas con destino a la ciudad de Ayacucho, arribando a las 08:20 horas. Para tales efectos, se llevarían a cabo los siguientes turnos de conducción:

Turnos de conducción	Horas
Primer turno	20:20 – 12:20
Segundo turno	12:20 – 04:20
Tercer turno	04:20 – 08:20

21. Asimismo, de acuerdo con el acta de intervención policial de fecha 4 de marzo de 2019⁸, el accidente de tránsito acaecido con el el bus de placa A7O-951 ocurrió aproximadamente a las 5:30 horas.
22. Siendo ello así, hacia las 5:30 horas (momento en el que sucedió el accidente), la Empresa de Transportes debió haberse asegurado que se haya realizado el último cambio de conducción entre los choferes, a efectos de que el trayecto continuara siendo seguro para los pasajeros.
23. No obstante, de acuerdo con los hechos narrados por la Empresa de Transportes, dicho cambio no se llevó a cabo por el malestar estomacal que habría presentado uno de los choferes a cargo, siendo que respecto de tal suceso, obran en el expediente las siguientes declaraciones testimoniales:

Declaración testimonial de la terramoza

“7. PREGUNTANDO, DIGA: En cuantas oportunidades se hace el cambio de conductores y si converso con ellos?

(...) no habiendo tercer cambio puesto que el piloto se sentía mal, es decir que Cirilo conducía durante las cuatro horas, es decir el Sr. Luis salió de Lima y realizó el primer cambio con el señor Cirilo y de allí no hubo ningún cambio.

(...)

17. PARA QUE DIGA: Ud. escuchó cuando el señor Luis Guevara Rodríguez le hizo referencia sobre su estado de salud, puede precisar exactamente que dijo:

⁷ Ver a fojas 51 del Expediente.

⁸ Ver a fojas 53 del expediente.
M-SPC-13/1B



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

Si durante el viaje el señor Cirilo se detuvo y me dijo que lo despierte al señor Luis Rodríguez refirió que no estaba dispuesto, aún estaba oscuro estaba amaneciendo, que siendo las 3 – 3:30 y dijo que sigas conduciendo hablaron entre ellos” (sic.)

Declaración testimonial del primer conductor

“11. PREGUNTANDO: diga Ud. ¿En cuántas oportunidades usted realizó el cambio de timón con el chofer Marino Pérez León?

Solo realice una vez el cambio con mi copiloto Marino Pérez León, esto en el peaje de PARCA y después de allí me fui a descansar y no supe más.

(...)

19. PREGUNTANDO, Diga Ud. ¿Entonces explique porque razón el imputado Cirilo Pérez León señaló que usted no quería hacer el cambio de timón del vehículo? Dijo: Yo le manifesté a él, a las 4:10 am, cuando me desperté y como tenía dolencia de estómago y yo le dije a Lucho que como me duele, reemplázame y recién en Vinchos haríamos el cambio. Sin embargo, frente a ello, deje Constancia con mi puño y letra en la hoja de ruta. Es un documento que nos da la SUTRAN.” (sic.)

Declaración testimonial del segundo conductor

“3. PREGUNTANDO: diga Ud. narre detalladamente las formas y circunstancias como se suscitaron los hechos (...)

Mi hora de conducción terminaba a las 04.15, lo despierto al conductor para que releve y me dijo que tenía síntomas de cólicos y me dijo que avanzara unos 20 minutos y lugar adecuados para hacer el cambio (...)”

24. En primer lugar, debe indicarse que las declaraciones del segundo conductor y de la terramoza, no son suficientes, por sí solas, para generar convicción en este Colegiado sobre el malestar estomacal del chofer que debía asumir el tercer turno de conducción, toda vez que tales personas se trataban de trabajadores de la Empresa de Transportes investigada en el presente procedimiento y, por tanto, existía entre estas una relación de dependencia.
25. Aunado a lo anterior, es preciso acotar que, a criterio de este Colegiado, las declaraciones del chofer que presentó el presunto malestar estomacal resultaban inconsistentes, toda vez que al inicio manifestó haberse encontrado descansado hasta el momento que ocurrió el accidente, pero luego agregó que a las 4:10 horas se despertó para comunicar sobre su estado de salud.
26. Asimismo, resalta el hecho que no obra en el expediente la Hoja de Ruta en la cual, según el chofer que debía asumir la conducción del vehículo a las 4:20 horas, se habría dejado constancia del suceso ocurrido respecto de dicha persona (presunto dolor estomacal).



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

27. Cabe señalar que, si bien la Empresa de Transportes señaló en el procedimiento que la Hoja de Ruta física había sido entregada a la Policía Nacional de Ayacucho, lo cierto es que pudo haber solicitado una copia de dicho documento a fin de ejercer su derecho de defensa; no obstante, no lo hizo.
28. De igual manera, en la Hoja de Ruta Electrónica que fue presentada en reemplazo del documento físico, no se observa ninguna anotación referida al problema de salud que habría padecido uno de los choferes durante el viaje.
29. Ahora bien, tenemos que el Informe Técnico Policial 005-2019-VIII-MACREPOL-AYAC-RPA-DIVOPUS/DUE-UPIAT del 5 de marzo de 2019, emitido por la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional, determinó lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

A. FACTORES INTERVINIENTES

1. Factor Predominante

El operativo del conductor de la UT-1 al desplazar su unidad con desatención en su eje de marcha, basados al exceso de confianza y factores desconocidos como cansancio, soñolencia, apresuramiento.

2. Factores contributivos

- a. *Al accionar del conductor de la UT-1 al desplazar su vehículo a una velocidad mayor a la razonable y prudente para las circunstancias del lugar y el momento.*
- b. *La configuración de la vía curva cerrada, que en un determinado momento le resulto incontrolable a su conductor (...)* (sic.)

30. Así, el informe antes citado concluyó que el factor predominante para la ocurrencia del siniestro fue el exceso de confianza del conductor y factores tales como cansancio, somnolencia y apresuramiento, lo cual razonablemente pudo haber ocurrido por no haberse realizado el correspondiente relevo del chofer a tiempo.
31. Ahora bien, respecto del tiempo de tolerancia para el cambio de turno de conducción, el Reglamento establece lo siguiente:

“30.2 Los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno.

(...)

El exceso en la jornada de conducción será sancionable cuando supere los treinta minutos según corresponda al servicio diurno o nocturno, según lo previsto en el párrafo anterior. No obstante, apenas excedida la jornada de conducción, resultará aplicable de manera inmediata la medida preventiva de



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

interrupción de viaje prevista en el presente reglamento. Salvo que dentro de esos treinta minutos, se llegue al destino final del viaje, en cuyo caso el mismo conductor podrá culminar el viaje y no será de aplicación la medida preventiva antes señalada. En ningún caso, se podrá aplicar esta excepción contabilizando el tiempo de retorno de un viaje.

(...)

30.6 Excepcionalmente se permite la extensión de la jornada máxima de conducción establecida en el numeral 30.2 del presente reglamento, en caso de accidente, avería, retraso imprevisto, perturbación del servicio, interrupción del tránsito o fuerza mayor." (el subrayado es nuestro)

32. De la norma antes citada, se aprecia que el exceso de la jornada de conducción será sancionable cuando supere los treinta (30) minutos, luego de lo cual resulta aplicable la medida preventiva de interrupción de viaje, salvo que se llegue al lugar de destino. Asimismo, como excepción, dicha jornada podrá extenderse en los casos previstos por la norma o por fuerza mayor.
33. Bajo dicha premisa, la Empresa de Transportes tenía como límite hasta las 4:50 horas para efectuar el cambio de conductor del bus (considerando que a las 4:20 horas estaba programado el tercer turno de conducción) o, de lo contrario, debía detener el viaje; no obstante, no lo hizo, puesto que a la hora de producido el accidente (5:30 horas) continuaba conduciendo el segundo chofer encargado.
34. Si bien la Empresa de Transportes alegó que el accidente de tránsito se produjo a las 4:30 horas y no a las 5:30 horas, esa afirmación no se condice con la información consignada en el acta de intervención policial ni las manifestaciones brindadas por los involucrados, por lo que no tiene ningún sustento probatorio.
35. Asimismo, tal como se explicó en párrafos precedentes, el motivo alegado por la Empresa de Transportes para justificar la falta de relevo del segundo conductor del bus (dolor estomacal del primer conductor) no quedó acreditado.
36. Por último, con relación a la imputación de la conducta infractora efectuada por la Secretaría Técnica de la Comisión como una presunta infracción de los artículos 19° y 25° del Código, este Colegiado considera que la conducta debió ser imputada y analizada únicamente como una infracción el artículo 25° del Código.
37. En efecto, si bien durante la labor de instrucción pueden considerarse distintos tipos infractores, al momento de evaluar la responsabilidad del proveedor, debe aplicarse el Principio de Especialidad, en virtud del cual la autoridad administrativa debe escoger el tipo jurídico específico que corresponda al caso concreto.



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

38. En atención a ello, siendo que el artículo 25° del Código resulta ser más específico para este tipo de conductas, el órgano funcional al momento de resolver el procedimiento debió optar por analizar la responsabilidad de la administrada solamente en base a este tipo jurídico.
39. Por lo expuesto, corresponde confirmar, modificando fundamentos, la resolución venida en grado que halló responsable a la Empresa de Transportes por infracción del artículo 25° del Código, al haber quedado acreditado que generó un riesgo injustificado a la seguridad de sus pasajeros debido al accidente de tránsito del bus de placa A7O-951, ocurrido el 4 de marzo de 2019 a la altura del kilómetro 287 de la vía Los Libertadores, en el que resultaron dos (2) personas fallecidas y veintiocho (28) heridas. Ello, en tanto el chofer del bus excedió la jornada máxima diaria de conducción.

Sobre la graduación de la sanción

40. 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 graves⁹.
41. 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 un órgano funcional¹⁰.
42. 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

⁹ **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: (...)

¹⁰ **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.



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

conductas al cumplimiento de determinadas normas. Por ello, a efectos de graduar la sanción a imponer, el Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, TUO de la LPAG) contempla los Principios de Razonabilidad¹¹ y Proporcionalidad en el ejercicio de la potestad sancionadora administrativa.

43. En virtud del primero, la autoridad 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.
44. En el presente caso, la Comisión sancionó a la Empresa de Transportes con una multa de 50 UIT, considerando los siguientes factores:
- (i) Gravedad de la conducta: referida a la afectación causada a la vida, la salud y la integridad de los consumidores que viajaban en el bus de placa A7O-951.
 - (ii) Daño resultante: constituido por el fallecimiento de dos (2) personas y veintiocho (28) heridos, así como las afectaciones a las expectativas de los consumidores que esperaban llegar a su destino sin ningún inconveniente.
 - (iii) Efectos de la conducta infractora en el mercado: la situación de desconfianza que generaría este tipo de conducta en el servicio de transporte terrestre.
 - (iv) Probabilidad de detección: baja, pues el hecho se pudo conocer a través de información proporcionada por cualquier tercero.
45. En su apelación, la Empresa de Transportes manifestó que la multa impuesta resultaba excesiva y confiscatoria, puesto que implicaría su desaparición del mercado.

¹¹ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. 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.



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

46. Sin embargo, la administrada no ha presentado pruebas que sustenten su afirmación o, en su defecto, no ha explicado en qué medida resultaría desproporcional aplicar esa multa con relación a la infracción cometida.
47. En este punto, es preciso resaltar que la conducta verificada en el presente procedimiento califica como muy grave por la afectación de bienes jurídicos que tienen una especial relevancia en nuestro ordenamiento jurídico, tales como la seguridad, integridad física y vida de las personas.
48. Por tanto, corresponde confirmar la resolución venida en grado que sancionó a la Empresa de Transportes con una multa de 50 UIT.
49. Finalmente, de conformidad con lo establecido en el numeral 4 del artículo 205° del TUO de la LPAG¹², se requiere a la Empresa de Transportes el cumplimiento espontáneo de dicha prestación, sin perjuicio de lo cual se le informa que la presente resolución será puesta en conocimiento de la Sub Gerencia de Ejecución Coactiva del Indecopi a efectos de que ejerza las funciones que la ley le otorga.

Sobre la inscripción de la Empresa de Transportes en el RIS

50. Atendiendo a los argumentos expuestos y considerando que la Empresa de Transportes no ha fundamentado su recurso apelación respecto de dicho extremo, este Colegiado asume como propias las consideraciones de la recurrida sobre el mismo, en virtud de la facultad establecida en el artículo 6° del TUO de la LPAG¹³. En consecuencia, corresponde confirmarlo.

RESUELVE:

PRIMERO: Confirmar, modificando fundamentos, la Resolución 131-2020/INDECOPI-ICA del 14 de agosto de 2020, emitida por la Comisión de la Oficina Regional del Indecopi de Ica, que halló responsable a Empresa de Transportes Megabus S.A.C. por infracción del artículo 25° del Código de Protección y Defensa

¹² **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, APROBADO POR EL DECRETO SUPREMO 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.

¹³ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. 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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

del Consumidor, al haber quedado acreditado que generó un riesgo injustificado a la seguridad de sus pasajeros debido al accidente de tránsito del bus de placa A7O-951, ocurrido el 4 de marzo de 2019 a la altura del kilómetro 287 de la vía Los Libertadores, en el que resultaron dos (2) personas fallecidas y veintiocho (28) heridas. Ello, en tanto el chofer del bus excedió la jornada máxima diaria de conducción.

SEGUNDO: Confirmar la Resolución 131-2020/INDECOPI-ICA en el extremo que sancionó a Empresa de Transportes Megabus S.A.C. con una multa de 50 UIT.

Asimismo, se requiere a Empresa de Transportes Megabus S.A.C. 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 Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo 004-2019-JUS, precisándose además, que los actuados serán remitidos a la Sub Gerencia de Ejecución Coactiva para los fines de ley en caso de incumplimiento.

TERCERO: Confirmar la Resolución 131-2020/INDECOPI-ICA en el extremo que dispuso la inscripción de Empresa de Transportes Megabus S.A.C. en el Registro de Infracciones y Sanciones del Indecopi.

Con la intervención de los señores vocales Javier Eduardo Raymundo Villa García Vargas, Roxana María Irma Barrantes Cáceres y Oswaldo Del Carmen Hundskopf Exebio.

JAVIER EDUARDO RAYMUNDO VILLA GARCÍA VARGAS
Presidente



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

El voto en discordia del señor vocal Juan Alejandro Espinoza Espinoza es el siguiente:

El vocal que suscribe el presente voto difiere del pronunciamiento emitido en el presente procedimiento sobre la evaluación de responsabilidad de Empresa de Transportes Megabus S.A.C. por presunta infracción del artículo 25° del Código, al considerar que el Indecopi no resulta competente para conocer dicha conducta como presunta infracción a las normas de protección al consumidor, sustentando su posición en los siguientes fundamentos:

1. El límite impuesto por el Principio de Legalidad¹⁴ al ejercicio de las competencias administrativas se traduce en la necesidad de que las mismas estén previstas en la ley. En esa línea, el artículo 72°.1 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, TUO de la LPAG)¹⁵ establece que la competencia de las entidades públicas tiene su fuente en la Constitución y en la ley y es reglamentada por las normas administrativas que de ella se derivan.
2. El artículo 2° literal d) del Decreto Legislativo 1033, Ley de Organización y Funciones del Indecopi encomienda al Indecopi la misión de proteger los derechos de los consumidores, vigilando que la información en los mercados sea correcta, asegurando la idoneidad de los bienes y servicios en función de la información brindada y evitando la discriminación en las relaciones de consumo¹⁶. Asimismo, el artículo 30° de dicha norma establece que el Indecopi tiene competencia primaria y exclusiva en los casos antes mencionados, salvo que por ley expresa se haya dispuesto o se disponga lo contrario.
3. En concordancia con ello, el artículo 105° del Código establece que el Indecopi es la autoridad con competencia primaria y de alcance nacional para conocer las presuntas infracciones por parte de los proveedores a las disposiciones



Firmado digitalmente por
ESPINOZA ESPINOZA Juan
Alejandro FAU 20133840533 soft
Motivo: Doy Vº Bº
Fecha: 12.02.2021 20:19:06 -05:00

¹⁴ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. 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:

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

¹⁵ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. Artículo 72°.- Fuente de Competencia Administrativa.**

72.1 La competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la ley, y es reglamentada por las normas administrativas que de aquéllas se derivan.

¹⁶ **DECRETO LEGISLATIVO 1033. LEY DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL INDECOPI. Artículo 2°.- Funciones del Indecopi.**

a. El Indecopi es el organismo autónomo encargado de:

(...)

d) Proteger los derechos de los consumidores vigilando que la información en los mercados sea correcta, asegurando la idoneidad de los bienes y servicios en función de la información brindada y evitando la discriminación en las relaciones de consumo.



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

contenidas en dicha norma, a fin de que se sancionen aquellas conductas que impliquen el desconocimiento de los derechos reconocidos a los consumidores, competencia que solo puede ser negada cuando ella haya sido asignada o se asigne a favor de otro organismo por norma expresa con rango de ley.

4. El artículo 15° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y 8° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte establecen que son autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre (en adelante, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre), según corresponda: a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones; b) Los Gobiernos Regionales; c) Las Municipalidades Provinciales; d) Las Municipalidades Distritales; e) La Policía Nacional del Perú; y, f) El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi.
5. Asimismo, en materia de transporte terrestre de pasajeros, la Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías¹⁷ (en adelante, Sutran) -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 y preventivo, del servicio de transporte terrestre regular de personas¹⁸.

¹⁷ Vigente desde el 17 de junio de 2009.

¹⁸ **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.

c) Supervisar, fiscalizar y sancionar a los titulares de autorizaciones, concesionarios y prestadores de servicios complementarios, inspecciones, certificaciones, verificaciones y otras relacionadas con el transporte y tránsito terrestre. (...). (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, en el ámbito de su competencia.

(...).



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

6. En ese sentido, el vocal que suscribe el presente voto considera que existen casos en los cuales no será posible que el Indecopi investigue y analice de oficio 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 expresamente a otras entidades.
7. Atendiendo a ello, el reconocimiento de la posibilidad de que por un mismo hecho el Indecopi imponga una sanción y también lo haga la autoridad competente en materia de servicios de transporte no se justifica, en tanto que se produciría un supuesto de doble sanción para un mismo hecho.
8. Sin embargo, cabe señalar que el problema interpretativo que se presenta no es a propósito de la aplicación del Principio de *Non Bis In Idem*, por cuanto, no se trata de dos (2) organismos administrativos que tengan competencia para sancionar el mismo supuesto en base al mismo fundamento, sino de la aplicación del Principio de Especialidad Normativa. En atención a dicho principio la Comisión será competente para conocer (no solo) conflictos en las relaciones de consumo, siempre y cuando no haya otro organismo administrativo que asuma dicha competencia.
9. En dicho contexto, se ha verificado que la conducta referida a cumplir las disposiciones del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo 016-2009-MTC (que a su vez contempla el deber de circular con cuidado y prevención) está recogida en el artículo 31° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte como una condición de acceso y permanencia que las empresas de transporte deben cumplir, cuya sanción por incumplimiento se encuentra establecida en su Anexo 1 – Tabla de Incumplimiento de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus Consecuencias, conforme se muestra a continuación:

C.2	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los artículos 29°, 30°, 31°, 71° ó 72° que no se encuentren tipificadas como Infracciones.	Muy grave	Cancelación de la Habilitación del Conductor	Al conductor: Retención de Licencia de Conducir.
-----	--	-----------	--	---

10. Así, en tanto existe una norma especial que faculta a otra autoridad la supervisión y fiscalización de las empresas de transporte con relación al cumplimiento de la obligación de circular con cuidado y prevención, establecida en el Código de Tránsito, mi voto se sustenta en el hecho de que



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 0330-2021/SPC-INDECOPI

EXPEDIENTE 0002-2019/CPC-INDECOPI-ICA

no correspondía al Indecopi iniciar el presente procedimiento por carecer de competencia.

11. A mayor abundamiento, considero que el cumplimiento de condiciones durante la prestación del servicio de transporte terrestre incluye aquellas garantías legales, explícitas e implícitas que le resulten favorables al consumidor en dicho contexto, razón por la cual, en el caso particular, el hecho controvertido calza dentro de supuesto mencionado; y, por ende, corresponde ser analizado por la Sutran, como entidad encargada de supervisar y fiscalizar aquellas observaciones advertidas en rutas de carácter nacional.
12. En atención a dichos fundamentos, considero que corresponde declarar la nulidad de las Resoluciones 1182-2019/ST-INDECOPI-ICA y 131-2020/INDECOPI-ICA por vulneración del debido procedimiento, en tanto que imputó y se pronunció, respectivamente, sobre la responsabilidad de Empresa de Transportes Megabus S.A.C. por presunta infracción del artículo 25° del Código, en la medida que Indecopi carece de competencia para fiscalizar el cumplimiento de dicha conducta.



Firmado digitalmente por ESPINOZA
ESPINOZA Juan Alejandro FAU
20133640533 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12.02.2021 20:18:33 -05:00

JUAN ALEJANDRO ESPINOZA ESPINOZA