



**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO**

**GUÍA PRÁCTICA PARA LA APLICACIÓN DE LA
METODOLOGÍA DE DETERMINACIÓN DE MULTAS DE OSITRAN
NUEVO REGLAMENTO DE INCENTIVOS, INFRACCIONES Y SANCIONES**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Julio de 2018

CONTENIDO

| | |
|---|-----------|
| PRIMERA PARTE | 5 |
| METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LAS SANCIONES DE OSITRAN | 5 |
| I. ELEMENTOS COMUNES PARA LAS FÓRMULAS PREESTABLECIDA Y AD HOC ... | 7 |
| I.1 Tipología de empresas | 7 |
| I.2 Factores agravantes y atenuantes | 9 |
| I.3 Reconocimiento expreso – Factor R | 11 |
| I.3.1 Oportunidad de presentación del reconocimiento | 11 |
| I.3.2 Record del infractor | 12 |
| II. MULTA PREESTABLECIDA | 14 |
| II.1 Multa base | 15 |
| II.2 Infracciones vinculadas a plazos | 15 |
| III. MULTA AD HOC | 16 |
| III.1 Beneficio ilícito (<i>B</i>)..... | 17 |
| III.2 Probabilidad de detección (<i>p</i>) | 19 |
| III.3 Daño | 20 |
| III.3.1 Daño a la vida y la salud..... | 20 |
| III.3.2 Daño a la calidad del servicio | 22 |
| IV. LÍMITES MÁXIMOS Y MÍNIMOS | 22 |
| IV.1 Límites mínimos..... | 23 |
| IV.2 Límites máximos | 23 |
| IV.2.1 Multas para infracciones que no generan daño | 23 |
| IV.2.2. Límites máximos para infracciones que generan daño | 24 |
| SEGUNDA PARTE | 25 |
| CASO 1: Multa Preestablecida | 26 |
| Retraso en la presentación del Inventario anual | 26 |
| CASO 2: Multa Ad hoc | 29 |
| Incumplir con el pago de la retribución..... | 29 |
| CASO 3: Multa Ad hoc con daño a la calidad de servicio | 32 |
| Exceso de tiempo de espera en cola | 32 |
| CASO 4: Multa Ad hoc con daño potencial | 37 |
| No realizar labores de mantenimiento correctivo | 37 |

INTRODUCCIÓN

En el marco de la revisión y actualización de los instrumentos normativos que rigen el actuar de OSITRAN, el 04 de abril de 2018, mediante Resolución N° 009-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el Nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (en adelante, Nuevo RIIS)¹. El Nuevo RIIS tiene como principal objetivo establecer normativamente un esquema de incentivos orientado al cumplimiento de obligaciones contractuales o normativas por parte de las Entidades Prestadoras, lo que incidirá en una mejora general en la calidad de la prestación de los servicios de infraestructura de transporte de uso público para los usuarios.

Una de las novedades que presenta este Nuevo RIIS es que incluye de manera expresa la metodología de estimación de multas que serán de aplicación en el marco de los Procedimientos Administrativos Sancionadores (en adelante, PAS). Dicha metodología incorpora criterios objetivos y uniformes que garantizarán la consistencia y la proporcionalidad en las multas que aplique el OSITRAN, reflejando así los esfuerzos realizados por la institución en aras de contar con un sistema transparente que proporcione a las entidades prestadoras mayor predictibilidad sobre las multas a las que estarían sujetas en caso de incurrir en algún incumplimiento.

En esa línea, y con el propósito de contribuir con el objetivo institucional, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos pone a disposición de las unidades orgánicas del OSITRAN encargadas de tramitar los PAS, de las entidades prestadoras y de la ciudadanía en general esta guía metodológica que busca facilitar el entendimiento de la metodología para la determinación de multas contenida en el Nuevo RIIS.

Para ello, se ha dividido el documento en dos partes. En la primera se presenta, de manera detallada, una descripción y explicación de todos los elementos que componen las fórmulas que corresponde aplicar para el cálculo de las multas. En la segunda parte, se desarrollan casos prácticos que contienen situaciones hipotéticas relacionadas con el incumplimiento por parte del Concesionario de las obligaciones establecidas en los Contratos de Concesión, con el fin de ejemplificar la aplicación de la metodología de determinación de multas establecida en el Nuevo RIIS.

¹ Reglamento disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/RESOLUCIONES/009CD2018.pdf>

Este documento ha sido elaborado para facilitar la comprensión de la metodología de cálculo de multas que forma parte del Nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones de OSITRAN, para lo cual se han incluido ejemplos y casos prácticos contruidos a partir de situaciones hipotéticas de posible ocurrencia en el ámbito de supervisión de OSITRAN. La aplicación de la metodología y los supuestos empleados en los referidos casos es de carácter estrictamente referencial, por lo que no podrán ser invocados en el trámite de ningún procedimiento legal.

PRIMERA PARTE
METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE MULTAS DEL OSITRAN

METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE MULTAS DEL OSITRAN

La metodología para la determinación de multas del OSITRAN aprobada mediante Resolución 009-2018-CD-OSITRAN incluye dos clases de multas:

I. Multa pre establecida

Multas con valores previamente asignados, aplicables a aquellas infracciones que no generan beneficio a los infractores o éste es mínimo o indeterminable.

II. Multa ad hoc

Multas que se determinarán en cada caso, aplicables a aquellas infracciones que le generan al infractor un beneficio determinable y, en algunas ocasiones, daño a los usuarios.

Cada clase de multa tiene una fórmula distinta para el cálculo de multas; sin embargo, ambas fórmulas incorporan todos los criterios de graduación previstos en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, conforme se detalla a continuación:

Cuadro N° 1

| Tipo de multa | Pre establecida | Ad hoc |
|---------------|----------------------------------|---|
| Fórmula | $m = [M_{ig} * F + (t * n)] x R$ | $m = \left[\frac{B}{p} + \sum_{i=1}^n D_i \right] F x R$ |

| Criterios de graduación previstos en la LPAG | Pre establecida | Ad hoc |
|--|--|-------------------------------|
| a) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido | Tipificación de la infracción | Tipificación de la infracción |
| b) El perjuicio económico causado | Se fija multa base por costo social (M_{ig}) | $\sum_{i=1}^n D_i$ |
| c) El beneficio ilícito | No existe, es mínimo o indeterminable | B |
| d) La probabilidad de detección | - | p |

| Factores agravantes y atenuantes | $F = 1 + \sum_{n=1}^3 f_n$ | $F = 1 + \sum_{n=1}^3 f_n$ |
|---|----------------------------|----------------------------|
| e) La reincidencia en la comisión de la infracción. | f_1 | f_1 |
| f) Las circunstancias de la comisión de la infracción. | f_2 | f_2 |
| g) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor | f_3 | f_3 |
| Otro criterio atenuante | | |
| h) Reconocimiento expreso del infractor | R | R |

Ambas clases multas incorporan elementos comunes como los factores agravantes y atenuantes y el criterio de Reconocimiento expreso. Asimismo, la metodología incorpora otro criterio relevante como la clasificación de las entidades prestadoras bajo el ámbito de supervisión de OSITRAN que está relacionado con ambas clases de multas. Dichos componentes comunes a ambas clases de fórmulas se explicaran a continuación, para posteriormente explicar en detalle los componentes específicos de cada clase de multa.

I. ELEMENTOS COMUNES PARA LAS FÓRMULAS PREESTABLECIDA Y AD HOC

I.1 Tipología de empresas

Con la finalidad de reconocer la heterogeneidad que existe entre las empresas que se encuentran bajo el ámbito de supervisión de OSITRAN (en cuanto a la capacidad de pago, al alcance del daño que puedan generar, así como otros criterios), la metodología de determinación de multas de OSITRAN ha clasificado a las Entidades Prestadoras supervisadas en 4 tipos.

Dicha clasificación ha sido elaborada a partir de la creación de un índice global que sintetiza información correspondiente a cinco (5) variables: (i) ingresos operativos; (ii) utilidades; (iii) antigüedad de la concesión; (iv) número de clientes; y, (v) alcance geográfico². Sobre la base de dicho indicador generado se utilizó un método de clasificación para agrupar a las empresas más homogéneas entre sí dentro de cada grupo³.

² A partir de la información de esas cinco variables correspondiente al periodo 2010-2015 se aplicó la técnica estadística de *Análisis de Componentes Principales* (PCA) con la finalidad de consolidar dicha información en un único índice global, en lugar de las 5 variables. A partir del puntaje de cada empresa en ese Índice se formaron los grupos.

³ Se empleó el *método de agrupamiento de K medias*, el mismo que divide un conjunto de observaciones en k grupos, minimizando las diferencias existentes entre observaciones del mismo grupo (identifica a entidades prestadoras con características similares) y maximizando la diferencia entre distintos grupos.

Si bien la clasificación de entidades prestadoras se efectuó estrictamente en atención a las técnicas estadísticas mencionadas en el párrafo anterior; de manera referencial, se puede aproximar a las empresas clasificadas en el tipo 1 como las entidades prestadoras más pequeñas o que aún no han iniciado la fase explotación de la Concesión o se encuentran operando muy por debajo de su capacidad. Las empresas del tipo 2 están mayormente relacionadas con un nivel de ingresos y utilidades promedio y un número elevado de usuarios; por su parte, las empresas del tipo 3 se pueden asociar con un nivel de utilidades medio alto; mientras que, las empresas del tipo 4 son las de mayores ingresos del sector.

Cuadro N° 2 Tipología de entidades prestadoras supervisadas por OSITRAN

| TIPO 1 | TIPO 2 |
|--|--|
| Concesionaria Vial del Sol S.A. Autopista del Norte S.A.C. Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. ENAPU S.A. Consorcio Nuevo Metro de Lima (Línea 2) Aeropuertos del Perú S.A. Terminal Portuario Paracas S.A. SURVIAL S.A. Concesionaría Vial del Sur S.A. Ferrocarril Transandino S.A. Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Transportadora Callao S.A. Desarrollo Vial de Los Andes S.A.C. Ferrovías Central Andina S.A. Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A. Concesión Canchaque S.A. OBRAINSA Concesión Valle del Zaña S.A. Concesionaria Peruana de Vías COVINCA S.A. Puerto Amazonas S.A. Hidrovía Amazónica S.A. | TISUR S.A. Concesionaria IIRSA Norte S.A. Interoceánica Sur Tramo 3 S.A. GyM Ferrovías S.A. (Línea 1) NORVIAL S.A. Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. Concesionaria Vial del Perú S.A. Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 2 S.A. |
| TIPO 3 | TIPO 4 |
| INTERSUR Concesiones S.A. APMT Callao S.A. CORPAC S.A. | Lima Airport Partners S.A. DP World S.A. |

OSITRAN tiene previsto actualizar dicha clasificación, atendiendo a cambios importantes en las características de las Entidades Prestadoras o de las infraestructuras bajo su ámbito de supervisión.

I.2 Factores agravantes y atenuantes

Con la finalidad de incorporar en la determinación de las multas todos los factores agravantes y atenuantes previstos en el ordenamiento jurídico nacional, (Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General), en las fórmulas de las dos clases de multas se ha incorporado un factor "F". La inclusión de dicho factor en las fórmulas permitirá que el órgano instructor pueda graduar la multa según las circunstancias y la conducta particular que presente la entidad prestadora en cada caso.

De este modo, el monto de la multa a imponer a una entidad infractora podrá superar o reducir el valor de la multa base calculada (ver sección II y III de esta Guía) cuando se identifiquen conductas agravantes o circunstancias atenuantes, respectivamente.

El factor F equivale a la suma de 1 más la sumatoria de todos los valores individuales asignados a cada factor f_n , que representan las circunstancias agravantes y atenuantes. Así, la fórmula del factor F es la siguiente:

$$F = 1 + \sum_{n=1}^3 f_n = 1 + (f_1 + f_2 + f_3)$$

En el Cuadro N° 3 se presenta cada una de las circunstancias con los valores que les han sido asignados con la finalidad de cuantificarlas de manera objetiva y predecible.

Cuadro N° 3
Factores agravantes y atenuantes - Factor F

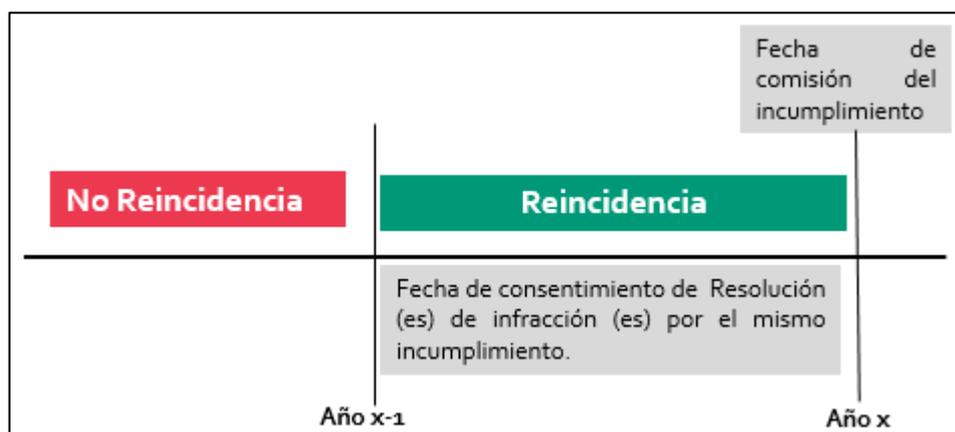
| f | Factores | Valoración |
|----------------------|---|-------------------|
| f₁ | Reincidencia | |
| | - Primera reincidencia en la misma falta | 0,25 |
| | - Dos o más reincidencias en la misma falta | 0,30 |
| f₂ | Circunstancias de comisión de la infracción | |
| | Agravantes | |
| | - Obstaculizar la acción de las autoridades | 0,15 |
| | - Cometer la infracción para ocultar otra | 0,10 |
| | - Rehuir la responsabilidad o atribuirla a otros u otra circunstancia agravante | 0,10 |
| | Atenuantes | |
| | - Mitigación del daño, antes de la notificación de imputación de cargos | -0,30 |
| | -Mitigación del daño, antes de la resolución de primera instancia | -0,15 |
| f₃ | Intencionalidad | |
| | Intencionalidad | 0,35 |

Al respecto, cabe precisar que no todas las circunstancias consideradas en el Cuadro N° 3 pueden *ocurrir* en simultáneo en un solo caso; en efecto, algunas de dichas circunstancias son excluyentes entre sí tales como las relacionadas a la reincidencia (en un caso puede existir una reincidencia o más de una – no pueden concurrir ambas).

De este modo, al aplicar el factor F , se puede obtener por atenuantes como máximo -0.3, que equivale a una reducción de hasta 30% de la multa base estimada (sin considerar el factor de reconocimiento); mientras que, en el otro extremo, el máximo porcentaje acumulado por incurrir en diversas situaciones agravantes es de 1 o 100%, lo que equivale a duplicar el monto de la multa base estimada.

Para la aplicación de los criterios antes listados debe tenerse en cuenta las siguientes definiciones:

- **Reincidencia:** se da cuando la Entidad Prestadora repite los mismos actos u omisiones que dieron lugar a una infracción anterior. Este agravante se aplicará en los casos en los que se verifique que dentro de los doce meses anteriores (1 año) a la fecha de la comisión de la infracción, quedaron firmes o consentidas resoluciones mediante las cuales se sancionó a la entidad prestadora por hechos que configuran el mismo incumplimiento.



- **Circunstancias de la comisión de la infracción:** son los hechos que rodean la infracción y constituyen circunstancias a ser valoradas para atenuar o agravar la sanción.
- **Intencionalidad:** Este factor agravante se aplicará cuando se verifique que la entidad prestadora tenía conocimiento que estaba incurriendo en un incumplimiento, pues la autoridad le había remitido una comunicación en la que:
 - (i) Le requirió que cumpla con una obligación y la entidad prestadora no lo hizo, o,
 - (ii) le requirió el cese de una conducta infractora y la Entidad Prestadora continuó con el mismo comportamiento.

I.3 Reconocimiento expreso – Factor R

Conforme lo dispone la normativa en materia de procedimientos sancionadores cuando la Entidad Prestadora reconozca su responsabilidad en la comisión de la infracción de forma expresa y por escrito corresponderá aplicarle un atenuante adicional, el cual podrá reducir el monto final de la multa hasta en un 50%.

Para efectos de incorporar dicho descuento OSITRAN ha incorporado en sus dos fórmulas de cálculo de multas un factor R, que multiplica el valor de la multa, y que adoptará valores entre 0,5 y 1.

El Factor R adoptará el valor de 1, cuando la Entidad Prestadora decida no acogerse al reconocimiento, lo que equivale a que no se aplique ningún descuento sobre el monto de la multa.

Otros valores que adoptará el Factor R según cada caso se han establecido de manera progresiva en función de la **oportunidad** en que la empresa presente su reconocimiento, así como del **número y gravedad de otras infracciones** en las que haya incurrido previamente la entidad prestadora, conforme se detallará a continuación.

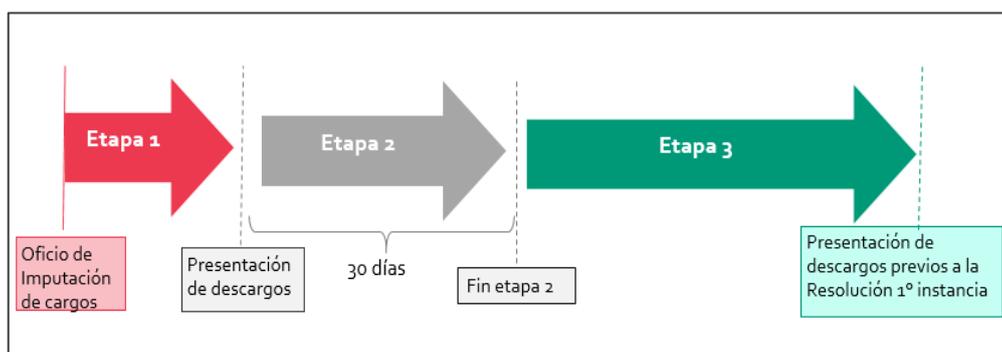
I.3.1 Oportunidad de presentación del reconocimiento

Considerando que el factor de Reconocimiento del infractor se habría incorporado en la Ley de Procedimiento Administrativo General con la finalidad de introducir mayor celeridad y eficacia en el trámite del Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS), resulta consistente con el objetivo de la norma que se aplique un mayor descuento en la multa a aquellas Entidades Prestadoras que reconozcan su responsabilidad en la comisión de la infracción en una etapa más temprana del procedimiento, y un menor descuento a aquellas que lo hagan en una etapa más tardía.

De este modo, para efectos de aplicar el porcentaje de descuento apropiado, el OSITRAN ha diferenciado el trámite del PAS en tres etapas, correspondiéndole a la primera de ellas los mayores porcentajes de descuento en la medida que si la presentación del reconocimiento expreso por parte del administrado ocurre en una etapa temprana, ello permitirá a la administración pública y a las empresas obtener mayores beneficios relacionados al ahorro de tiempo por la pronta culminación de los procedimientos.

Cuadro N° 4
Etapas del Procedimiento Administrativo para aplicar el Factor R

| ETAPAS DEL PAS | |
|---------------------------------|---|
| Etapa 1 (inicio) | Desde la notificación de la imputación efectuada por la Jefatura de Fiscalización hasta la fecha en que vence el plazo para la presentación de los descargos por parte de la Entidad Prestadora |
| Etapa 2 (durante el PAS) | Desde el día siguiente de culminada la Etapa 1 hasta treinta (30) días posteriores a dicha Etapa. |
| Etapa 3 (conclusión) | Desde el día siguiente de culminada la Etapa 2 hasta la fecha de presentación del escrito de segundos descargos (previos a la Resolución de 1° instancia) |



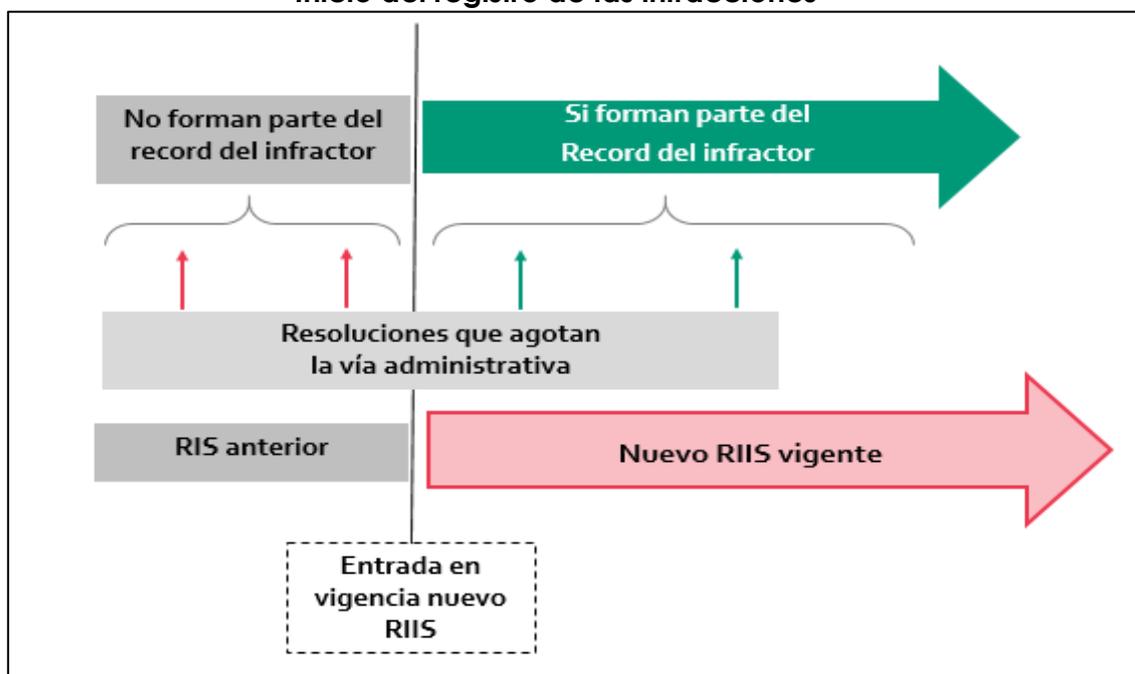
I.3.2 Record del infractor

Además de lo anterior, se busca generar un incentivo general para que las empresas no incurran en incumplimientos de manera reiterada, en especial de las más graves, así el porcentaje de descuento sobre la multa correspondiente al factor R también dependerá del número y de la gravedad de las infracciones cometidas previamente por las entidades prestadoras.

De esta manera, a mayor número de sanciones registradas previamente menor será el porcentaje de descuento de la sanción. Asimismo, a mayor gravedad de las sanciones menor será el descuento sobre la multa que se le aplique a la empresa que reconozca su infracción.

El record del infractor incluirá todas aquellas infracciones resueltas en sede administrativa en virtud del Nuevo RIIS, es decir que, el record del infractor o el registro de las infracciones se iniciará después de la fecha de entrada en vigencia del Nuevo RIIS. No formarán parte de este record del infractor las infracciones resueltas antes de la entrada en vigencia del Presente Reglamento.

Inicio del registro de las infracciones



En el siguiente cuadro se presentan los valores que adoptará el factor R (que multiplica el valor de la multa), dependiendo del número de infracciones leves, graves y muy graves en las que la Entidad Prestadora haya incurrido previamente y de la oportunidad en la que presente su reconocimiento.

Cuadro N° 5
Factor de Reconocimiento (R)

| Etapa | Graduación | Número de sanciones | | | | |
|---------|------------|---------------------|------|------|------|---------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 o más |
| Etapa 1 | Leve | 0,50 | 0,60 | 0,70 | 0,80 | 0,90 |
| | Grave | 0,50 | 0,70 | 0,90 | 0,95 | 0,95 |
| | Muy Grave | 0,50 | 0,90 | 0,90 | 0,95 | 0,95 |
| Etapa 2 | Leve | 0,65 | 0,75 | 0,85 | 0,92 | 0,92 |
| | Grave | 0,65 | 0,85 | 0,92 | 0,95 | 0,95 |
| | Muy Grave | 0,65 | 0,92 | 0,92 | 0,95 | 0,95 |
| Etapa 3 | Leve | 0,75 | 0,85 | 0,94 | 0,94 | 0,94 |
| | Grave | 0,75 | 0,90 | 0,94 | 0,97 | 0,97 |
| | Muy Grave | 0,75 | 0,94 | 0,94 | 0,97 | 0,97 |

A modo de ejemplo:

- Si una Empresa Prestadora comete una infracción **leve** por primera vez y expresa su reconocimiento con el escrito de presentación de descargos (**Etapa 1**), el valor de su multa se multiplicará por 0.5 ($R=0,50$), o lo que es lo mismo, obtendrá un descuento 50% en el monto de la multa.
- Si la misma Empresa Prestadora comete una segunda infracción **leve** (record del infractor: número de sanciones = 2) y la reconoce en la **Etapa 1** el factor R tomará el valor de 0,6 ($R=0.6$), por lo que su multa será equivalente al 60% del valor de la multa (es decir que obtendrá un descuento del 40%).

II. MULTA PREESTABLECIDA

Se trata de multas previstas para cierto tipo de infracciones cuyo **monto base** ha sido previamente asignado en el mismo Reglamento. De esta manera, cuando el incumplimiento materia del Procedimiento Administrativo Sancionador, sea tipificado como una infracción prevista en el **Anexo 2 del Nuevo RIIS** como infracción a la que le corresponde una multa preestablecida, deberá aplicarse la siguiente fórmula:

$$m = [M_{ig} * F + (t * n)] * R$$

Donde:

| | |
|------------------------------|--|
| <i>m</i> | Multa que corresponderá aplicar en cada caso |
| <i>M_{ig}</i> | Multa base. Depende de: <ul style="list-style-type: none">- (i) la tipología de la empresa infractora, y,- (g) la graduación de la infracción; |
| <i>F</i> | Factor de atenuantes y agravantes. |
| <i>R</i> | Factor del reconocimiento del infractor |
| <i>(t * n)</i> | Factor aplicable a infracciones vinculadas a plazos: <ul style="list-style-type: none">- t es el referente del costo diario de un procedimiento administrativo sancionador, y;- n es el número de días considerados para la determinación de la infracción. |

Conforme se aprecia, para determinar el monto final de la **multa** que se aplicará a la empresa infractora, la multa base correspondiente deberá ser multiplicada por el Factor F (descrito en la sección I.2 de esta Guía), en caso aplique. Cuando se trate de infracciones relacionadas con incumplimientos de plazos se incorporará el componente $t * n$ que se explicará más adelante (sección II.2).

Finalmente, el valor de la multa resultante es multiplicado por el Factor R (sección I.3).

II.1 Multa base

Las multas base preestablecidas M_{ig} han sido fijadas de manera progresiva en función de la tipología de la empresa infractora (ver sección I.1 de la presente Guía) y de la gravedad de cada una de las conductas tipificadas en el RIIS: **Leve, Grave, Muy grave**.

En base a lo anterior, el siguiente cuadro muestra los valores prefijados como **multa base**, según las características del infractor y la graduación de la infracción:

Cuadro N° 6
Multa base preestablecida

| Gravedad | Multa base (UIT) | | | |
|-----------|------------------|--------|--------|--------|
| | Tipo 1 | Tipo 2 | Tipo 3 | Tipo 4 |
| Leve | 2,30 | 3,47 | 4,71 | 6,30 |
| Grave | 4,59 | 6,95 | 9,43 | 12,59 |
| Muy grave | 6,89 | 10,42 | 14,14 | 18,89 |

Ejemplo:

- Si una Empresa Prestadora del tipo 1 no cumple con su obligación establecida en el Contrato de Concesión de informar sobre una situación de emergencia.

Dicho incumplimiento sería tipificado como una infracción al artículo 45° del Reglamento de Incentivos Infracciones y Sanciones de OSITRAN, el mismo que califica como una infracción Grave y de acuerdo al Anexo 2 le corresponde una multa preestablecida.

Así, la multa base que le correspondería asciende a **4,59 UIT**, conforme el cuadro precedente. La multa final dependerá de los agravantes y atenuantes que se identifiquen en el marco de dicho PAS, así como si la entidad se acoge al reconocimiento expreso o no.

II.2 Infracciones vinculadas a plazos

Cuando se trate de infracciones vinculadas a incumplimientos en los plazos, la metodología de cálculo de multas de OSITRAN ha incorporado el componente

$(t * n)$, que incrementará el valor de la misma de manera proporcional al periodo de incumplimiento.

El factor t equivale al costo diario de un procedimiento administrativo sancionador (7% UIT) por cada día.

El periodo del incumplimiento (n) será determinado considerando el número de días entre:

- (i) el inicio de la infracción; y,
- (ii) el cese de la infracción o la fecha en la que OSITRAN tomó conocimiento del incumplimiento o la fecha en la que debió haber tomado conocimiento del mismo como resultado de sus acciones de supervisión.

Ejemplo:

- Una Empresa Prestadora del tipo 2 tenía la obligación de entregar el inventario anual de los bienes de la concesión el 31 de marzo de cada año, sin embargo, lo entregó el día 30 de abril.

Dicho incumplimiento sería tipificado como una infracción al artículo 16° del Reglamento de Incentivos Infracciones y Sanciones de OSITRAN, el mismo que califica como una infracción leve y de acuerdo al Anexo 2 le corresponde una multa preestablecida.

Así, la multa base que le correspondería equivale a **3,47 UIT**, monto que debería ser multiplicado por el factor F (agravantes y atenuantes) y por tratarse de una infracción vinculada con plazos se le adicionará el componente $(t * n)$

El tiempo de incumplimiento "n" se calcula entre el inicio del incumplimiento (1 de abril) y el día de cese de la conducta (30 de abril), mientras que el "t" equivale a 7% UIT, por lo que el factor de incumplimiento equivale a 2,1 UIT.

En caso de que la empresa no se acoja al reconocimiento expreso, la multa final equivaldría a **3,47 UIT * F + 2,10 UIT**.

III. MULTA AD HOC

Esta clase de multas de naturaleza flexible se han previsto para aquellas infracciones que generan beneficios ilícitos particulares a las empresas, cuya magnitud dependerá de la naturaleza de la infracción, motivo por el cual no es posible definir las anticipadamente, sino que se requiere estimarlas teniendo en cuenta la información correspondiente a cada caso.

Este tipo de infracciones también puede generar daño a los bienes jurídicos protegidos, en cuyo caso deberá incorporarse en el monto de la multa un componente asociado a la magnitud del daño.

En ese sentido, la multa que se aplicará a aquellas infracciones a las que según **el Anexo 2 del RII** les corresponda la multa ad hoc incorporará el beneficio ilícito para el infractor y el daño real o potencial causado⁴, para lo cual se utilizará la siguiente fórmula:

$$M = \left[\frac{B}{p} + \sum_{i=1}^n D_i \right] F * R$$

Donde:

| | |
|--------------------|---|
| B | beneficio ilícitamente obtenido |
| p | probabilidad de detección que enfrenta el infractor |
| $\sum_{i=1}^n D_i$ | suma de daños reales y/o potenciales producidos como resultado de la comisión de la infracción que tienen consecuencias sobre la vida y la salud de las personas o la calidad del servicio, así como daños potenciales sobre la vida de las personas. |
| F | factor de agravantes y atenuantes |
| R | factor del reconocimiento del infractor |

A continuación se procederá a explicar en detalle los componentes de la fórmula Ad hoc, a excepción del factor F y el factor R que ya fueron explicados en la sección I de la presente guía.

III.1 Beneficio ilícito (B)

El beneficio ilícito se refiere al beneficio que obtendría un agente por infringir una norma o por no cumplir una obligación contractual.

En ese sentido, para aquellas infracciones que generan un beneficio económico, el monto de las multas a imponer debe contrarrestar dicho beneficio a efectos de cumplir con el objetivo de generar un efecto disuasivo de las conductas infractoras.

⁴ Conforme se detallará en la sección de daño, la multa incorporará un componente para valorizar el daño en caso de eventos que generen afectación real sobre la vida y la salud de los usuarios o sobre la calidad de la infraestructura supervisada por OSITRAN. Asimismo se considerará el daño potencial, es decir aquellos casos en que las infracciones si bien no generen daño real, si un peligro latente sobre la vida de los usuarios, de modo que como resultado de la misma se hubiera podido generar daños fatales sobre la vida de las personas.

De este modo, lo que se requiere en estos casos es estimar la magnitud del beneficio o ventaja que percibiría el infractor, el cual puede configurarse bajo alguna de las tres siguientes modalidades o criterios económicos:

- **Costos evitados de manera permanente:** Corresponde al ahorro para la Entidad Prestadora generado por no invertir los recursos monetarios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones normativas o contractuales.
- **Costos evitados temporalmente:** Corresponde al beneficio que obtiene o puede obtener la Entidad Prestadora al disponer de los recursos económicos necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones. El beneficio se genera porque dicha entidad puede utilizar tales recursos en una actividad económica alternativa lucrativa por el periodo que dure el incumplimiento. Este beneficio se puede aproximar por el “costo de oportunidad del capital” y es aplicable a los casos de incumplimiento temporal (cumplimiento inoportuno) de las obligaciones.

En este caso, el beneficio estaría dado por la fórmula:

$$B = A(1 + i)^t - A$$

Donde:

- B , es el beneficio ilícito
- A , es el costo evitado temporalmente
- i , es la tasa de descuento aplicable
- t , es el tiempo de atraso

Para la estimación del beneficio ilícito generado por costos evitados temporalmente, es relevante definir una tasa de descuento apropiada que refleje el costo de oportunidad del capital de la empresa infractora, el cual generalmente puede estar asociado a la rentabilidad prevista o esperada de la concesión.

- **Ingresos indebidos:** corresponde al beneficio que obtiene el infractor cuando el incumplimiento o infracción identificada ha generado un incremento de sus ingresos. Como ejemplo de esta modalidad de beneficio ilícito, se puede mencionar un incumplimiento al artículo 54 del RIIS por exigir de manera directa o indirecta contraprestación monetaria por el uso de la infraestructura o por aquellos servicios respecto de los cuales no se encuentra facultado a exigir pago alguno. En casos de ese tipo, el beneficio ilícito a estimar sería el equivalente a los ingresos que percibió el infractor a través de esos cobros no autorizados.

III.2 Probabilidad de detección (p)

La probabilidad de detección se refiere a la probabilidad de que el regulador tome conocimiento de la comisión de una infracción o de un incumplimiento contractual o normativo de una entidad prestadora.

En línea con el objetivo disuasivo de las conductas infractoras, es necesario tener en cuenta que existe una relación inversa entre la probabilidad de detección de una infracción y el incentivo para cometer la misma; por ello, resulta necesario que a una probabilidad de detección baja le corresponda una multa elevada. Con este elemento se busca desincentivar las conductas infractoras aun en situaciones en las que los potenciales infractores perciban que existe una baja probabilidad de ser detectados, por lo que les resultaría conveniente cometer la infracción.

De acuerdo a la experiencia del OSITRAN en lo referido a la detección de infracciones, la mayor proporción se ha realizado a consecuencia de acciones de supervisión ordinarias, y una menor proporción a consecuencia de denuncias de usuarios o de terceros.

Sobre la base de dicha experiencia, y en aras de reducir la discrecionalidad de los funcionarios para asignar un valor a la probabilidad de detección en los casos particulares, la metodología plantea tres escenarios de probabilidad **alta**, **media**, **baja**, los que tienen asignados sus correspondientes valores y son caracterizados por criterios objetivos, según el detalle que se muestra a continuación:

Cuadro N° 7
Probabilidad de detección de la infracción

| Probabilidad | Valor | Criterio |
|--------------|-------------|--|
| Alta | 100% | <ul style="list-style-type: none">• Cuando la empresa prestadora auto reporta la infracción; o• Cuando la infracción se detecta mediante los procedimientos ordinarios de supervisión programados por el OSITRAN; o• Cuando la infracción se detecta mediante información remitida periódicamente. |
| Media | 50% | <ul style="list-style-type: none">• Cuando la infracción se detecta vía reporte/denuncia de usuarios o terceros |
| Baja | 20% | <ul style="list-style-type: none">• Cuando la infracción se detecta por actividades de supervisión no programadas realizadas por el OSITRAN. |

Es importante resaltar que la probabilidad de detección se asignará tomando en cuenta la primera acción que evidencie el incumplimiento, es decir, aquella acción por la que el OSITRAN haya tomado conocimiento del incumplimiento.

III.3 **Daño**

De acuerdo a las características del sector de infraestructura de uso público se ha estimado apropiado incorporar en la estimación de la multa un factor que recoja la afectación de la infracción sobre la vida y la salud de las personas o sobre la calidad del servicio.

De este modo, este componente se estimará en aquellos casos en los que la infracción tenga como resultado una afectación sobre la vida y la salud de las personas (sea ésta real o potencial) o sobre la calidad del servicio. Cabe indicar que, esta metodología únicamente considera la incorporación de daño potencial, cuando se trate de eventos que, de haberse concretado, hubieran podido ocasionar daños fatales a la vida de las personas.

En particular, la fórmula de determinación de multas incorporará dicha afectación como la valoración en UIT del daño ocasionado (o la suma de los mismos), según el siguiente detalle:

$$Daño = \sum_{i=1}^n D_i$$

Donde "n" representa el número de daños identificados a consecuencia de la comisión de la infracción. Así, esta fórmula admite la posibilidad que una infracción pueda generar simultáneamente, daño a la calidad del servicio y daño real o potencial a la salud de las personas por ejemplo.

III.3.1 **Daño a la vida y la salud**

La estimación del daño a la vida o la salud de las personas, real o potencial, requiere de la valorización monetaria que la sociedad atribuye a la vida de una persona (VV), cuya cuantía será determinada por OSITRAN⁵.

a) Daño real a la vida

En los casos en los que el incumplimiento de la entidad prestadora haya tenido como consecuencias una afectación a la vida o salud de las personas, el componente de daño se estimará por cada persona afectada a partir de la siguiente fórmula:

⁵ Al respecto, el OSITRAN determinará la valorización monetaria de la vida de una persona (VV) que resulte más apropiada en cada caso.

$$D_{real} = VV \times DA \times \delta$$

Donde:

| | |
|-----------|--|
| VV | Es el valor de la vida (expresado en UIT del año de estimación). |
| DA | Es la gravedad del daño expresado como porcentaje de afectación a la vida. Un valor cercano a 0 significa daño leve, mientras que un valor cercano a 1 significa daño grave a la persona. |
| δ: | Es el porcentaje del valor de la vida que se carga a la multa. Para efectos de la estimación del daño real este componente toma el valor de 5%. |

b) Daño Potencial a la vida

En los casos en los que el incumplimiento de la entidad, aun cuando no haya generado afectación a la salud o a la vida de las personas, haya tenido la potencialidad ocasionar daños fatales a la vida de las personas.

Al respecto, el daño potencial a la vida de las personas se estimará a partir de de la siguiente fórmula:

$$D_{potencial} = p \times VV \times \delta \times VM$$

Donde:

| | |
|-----------|---|
| VV | Es el valor de la vida (expresado en UIT del año de estimación). |
| p | Es la probabilidad de ocurrencia de un accidente con daño fatal a la vida humana |
| δ: | Es el porcentaje del valor de la vida que se carga a la multa. Para efectos de la estimación del daño potencial este componente toma el valor de 1%. |
| VM | Es el número de usuarios potencialmente afectados por la ocurrencia del accidente. Cabe señalar que se ha optado por el uso de intervalos de potenciales afectados, el valor que adoptará este factor se ha definido según los siguientes intervalos: <ol style="list-style-type: none"> 1. De 1 a 2 usuarios, el factor es 1.5 2. De 3 a 5 usuarios, el factor es 4 3. De 6 a 10 usuarios, el factor es 8 4. Más de 10 usuarios, el factor es 16 |

El siguiente cuadro resume la estimación del daño real y potencial a la vida y la salud de las personas.

Cuadro N° 8
Escala de multas por daño a la vida o seguridad de las personas

| Daño real a la vida humana por persona (D_{real}) ($\delta = 5\%$) | |
|---|--|
| Gravedad de la afectación a la vida (DA) | Valor del daño a la vida por persona afectada |
| Leve (10% de daño) | VV x 5% x 10% |
| Moderado (50% de daño) | VV x 5% x 50% |
| Grave - Fatal (100% de daño) | VV x 5% x 100% |

| Daño potencial a la vida humana ($D_{potencial}$) ($\delta = 1\%$) | | | | |
|---|--|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Probabilidad ocurrencia de accidente con daño fatal a la vida (p) | Valor del daño a la vida por número de personas potencialmente afectadas (VM) | | | |
| | De 1 a 2 personas | De 3 a 5 personas | De 6 a 10 personas | Más de 10 personas |
| Casi nula (1%) | 1%VV x1,5x1% | 1%VV x4x1% | 1%VVx8x1% | 1%VVx16x1% |
| Muy baja (10%) | 1%VV x1,5x10% | 1%VV x4x10% | 1%VVx8x10% | 1%VVx16 x10% |
| Baja probabilidad (20%) | 1%VVx1,5x20% | 1%VV x4x20% | 1%VVx8x20% | 1%VVx16x 20% |
| Mediana probabilidad (50%) | 1%VVx1,5x50% | 1%VVx4x50% | 1%VVx8x50% | 1%VVx16x50% |
| Alta probabilidad (70%) | 1%VVx1,5x70% | 1%VVx4x70% | 1%VVx8x70% | 1%VVx16x70% |

III.3.2 Daño a la calidad del servicio

El daño a la calidad del servicio está referido al daño ocasionado a los usuarios de las infraestructuras por haber recibido la prestación con características o condiciones distintas a las que debieron ser brindadas por la Entidad Prestadora.

La estimación de este componente del daño se estimará caso por caso con la metodología que corresponda, la misma que no incluirá los conceptos y variables utilizados para el cálculo de otros componentes de la multa base, a fin de evitar la duplicidad en la multa resultante.

IV. LIMITES MÁXIMOS Y MÍNIMOS

La metodología de determinación de multas de OSITRAN establece límites mínimos y máximos para los montos de las multas.

Los límites mínimos tienen como fin asegurar la consistencia y la coherencia de incentivos entre multas, de acuerdo a la graduación, de modo que infracciones leves sean sancionadas con multas más bajas e infracciones muy graves con multas mayores.

Por su parte, los límites máximos pretenden asegurar la permanencia de las entidades prestadoras en el mercado. Los montos de los límites consideran la graduación de la infracción y el tipo de empresa infractora.

IV.1 Límites mínimos

Los límites mínimos que plantea la presente metodología se han estimado a partir de los montos fijados como multa base para el caso de aquellas multas tipo **preestablecidas**, reduciendo el 30% de su valor, asumiendo que el infractor obtiene el descuento máximo por la aplicación de atenuantes.

Como en el caso de los montos base de las multas preestablecidas, el límite inferior ha sido asignado en función de la gravedad de la infracción y de la tipología de la empresa infractora (Cuadro N° 2).

Se debe tener en cuenta que la aplicación de estos límites implica que en el marco de un PAS bajo ninguna circunstancia se aplicarán montos de multa inferiores a los límites mínimos establecidos en el siguiente cuadro. Así, en caso la multa calculada por cualquiera de las metodologías previstas en el Anexo N° 1 del RIIIS resultara menor a los referidos límites mínimos, se impondrá como multa el valor que dicho límite establezca.

Cuadro N° 9
Límites mínimos para las multas
(En UIT)

| Graduación | Tipo 1 | Tipo 2 | Tipo 3 | Tipo 4 |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Leve | 1,61 | 2,43 | 3,30 | 4,41 |
| Grave | 3,21 | 4,87 | 6,60 | 8,81 |
| Muy grave | 4,82 | 7,29 | 9,90 | 13,22 |

IV.2 Límites máximos

IV.2.1 **Multas para infracciones que no generan daño**

En los casos que no se identifique que la infracción causó daños, los límites máximos parten de la cuantificación de una sanción hipotética muy grave para una empresa de tipo 4, aplicándose luego reducciones ponderadas en atención a la gravedad y el tipo de empresa.

Cuadro N° 10
Límites máximos para la multa
(En UIT)

| Graduación | Tipo 1 | Tipo 2 | Tipo 3 | Tipo 4 |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Leve | 13 | 75 | 150 | 225 |
| Grave | 25 | 150 | 300 | 450 |
| Muy grave | 50 | 300 | 600 | 900 |

No obstante, con la finalidad de asegurar la permanencia de las entidades prestadoras en el mercado, además se propone que la multa máxima tenga la siguiente restricción:

Min (multa estimada, límites máximos para la multa, 3% de los ingresos brutos percibidos por la Entidad Prestadora correspondientes al ejercicio inmediato anterior⁶)

IV.2.2 Límites máximos para infracciones que generan daño

En los casos en los que se verifique que la infracción en la que incurra la Entidad Prestadora cause daños, la multa a imponer podrá superar los límites establecidos en el cuadro 10 precedente, pero en ningún caso podrá superar el 10% de los ingresos brutos percibidos por dicha entidad el ejercicio inmediato anterior.

Min (multa estimada, 10% de los ingresos brutos percibidos por la Entidad Prestadora correspondientes al ejercicio inmediato anterior⁷).

⁶ Si la Entidad Prestadora no se encontrará en etapa de explotación, o encontrándose en esta, no registra un ejercicio inmediato anterior de por lo menos un año, se considerará la proyección de ingresos de los primeros 12 meses de la etapa de explotación.

⁷ Si la Entidad Prestadora no se encontrará en etapa de explotación, o encontrándose en esta, no registra un ejercicio inmediato anterior de por lo menos un año, se considerará la proyección de ingresos de los primeros 12 meses de la etapa de explotación.

SEGUNDA PARTE

Aplicación de la metodología a casos prácticos

La finalidad de esta segunda parte es ejemplificar la aplicación práctica de cada factor incluido en la metodología de cálculo de multas contenida en el Nuevo RIIS del OSITRAN. Debe tenerse en consideración que, los casos presentados y supuestos empleados a continuación son estrictamente referenciales, reconociéndose que el tratamiento de tales factores en casos concretos podrá diferir en función de la cantidad y calidad de la información con la que se cuente, así como por las particularidades de cada caso.

CASO 1: MULTA PREESTABLECIDA

Retraso en la presentación del Inventario anual

a) Hechos

De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la entidad prestadora **Consortio AMC** está obligada a presentar el inventario anual de los bienes de la concesión, a más tardar al finalizar el tercer trimestre de cada año (31 de marzo). El año 2017, antes de la fecha de entrega, la entidad prestadora fue notificada por el regulador a fin de que remita oportunamente la información. Sin embargo, el concesionario presentó el reporte con fecha **28 de abril de 2017**.

Ante esos hechos el regulador consideró que la empresa había incurrido en el incumplimiento de una obligación establecida en el Contrato de Concesión, al haber presentado el Inventario anual veintiocho (28) días calendario fuera del plazo establecido, por lo que se le inició un procedimiento administrativo sancionador.

b) Tipificación

El incumplimiento del concesionario califica como una *Infracción al artículo 16 del RIIS (infracción leve)*.

Artículo 16. Incumplir con la elaboración o presentación de inventarios

La Entidad Prestadora que no cumpla con elaborar o presentar los inventarios en el plazo o las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión, en la Disposición o en la regulación del OSITRAN o en la Normativa Aplicable, incurrirá en infracción leve.

c) Cálculo de la multa

De acuerdo al Anexo 2 del Nuevo RIIS, las infracciones al artículo 16 del Reglamento han sido clasificadas como **multas preestablecidas**.

Para el cálculo del valor de la multa se utiliza la siguiente fórmula:

$$m = [M_{ig} * F + (t * n)] * R$$

De conformidad con la tipología de empresas, el Consortio AMC es una empresa de **tipo 1**.

Así, para este caso la cuantía de la multa estará acotada por: (i) el límite inferior para una empresa tipo 1 por incurrir en una infracción leve que asciende a 1,61 UIT y (ii) el límite superior para una infracción que no genera daño que equivale a 13 UIT.

A continuación, se estimará cada componente de la fórmula.

➤ **Multa base (Mig)**

De acuerdo al RIIS de OSITRAN, una infracción al artículo 16 es **leve** y de conformidad con la tipología de empresas, el CONSORCIO AMC es una empresa del **tipo 1**.

Con esos datos **se verifica en el Cuadro 3** del Anexo 1 del RIIS que el importe de la multa base correspondiente a este caso, asciende a **2,30 UIT**.

➤ **Factores agravantes y atenuantes (F)**

El factor F de la fórmula, busca incorporar en la metodología de determinación de multas todos los factores agravantes y atenuantes previstos en la siguiente tabla.

| f | Factores | Valoración |
|----------------------|---|-------------------|
| f₁ | Reincidencia | |
| | - Primera reincidencia en la misma falta | 0,25 |
| | - Dos o más reincidencias en la misma falta | 0,30 |
| f₂ | Circunstancias de comisión de la infracción | |
| | Agravantes | |
| | - Obstaculizar la acción de las autoridades | 0,15 |
| | - Cometer la infracción para ocultar otra | 0,10 |
| | - Rehuir la responsabilidad o atribuirla a otros u otra circunstancia agravante | 0,10 |
| | Atenuantes | |
| | - Mitigación del daño, antes de la notificación de imputación de cargos | -0,30 |
| | -Mitigación del daño, antes de la resolución de primera instancia | -0,15 |
| f₃ | Intencionalidad | |
| | Intencionalidad | 0,35 |

Así a continuación se procederá a evaluar cada factor *f*, de acuerdo a las circunstancias particulares del caso:

f₁: Reincidencia

De acuerdo a los datos del caso no se cuenta con información de que la empresa haya incurrido previamente en la comisión de la misma infracción registra, por lo que no corresponde aplicar este agravante (**f₁ = 0**).

f₂: Circunstancias de comisión de la infracción

En el caso no se ha presentado ninguna de las tres circunstancias agravantes consideradas en el cuadro; ni tampoco ninguna de las dos circunstancias atenuantes, por lo tanto no corresponde aplicar este factor (**f₂ = 0**)

f₃: Intencionalidad

De acuerdo a los datos del caso, el concesionario había sido notificado previamente y había sido informado de su obligación, por lo que de acuerdo al RIIS puede considerarse que existió *intencionalidad* en la comisión de la infracción, por lo que corresponde aplicar este agravante adicional (**f₃ = 0,35**).

De este modo, el valor que adoptará el factor de agravantes y atenuantes será el siguiente:

$$F = 1 + \sum_{n=1}^3 f_n = 1 + (f_1 + f_2 + f_3)$$

Así, reemplazando se tiene: $F = 1 + 0 + 0 + 0,35$ $F = 1,35$

➤ **Factor relacionado con plazos (t*n)**

Considerando que la infracción al artículo 16 del RIIS es una infracción vinculada al incumplimiento de plazos, se aplicará también el componente de la fórmula ($t * n$), siendo t igual al 7% de 1 UIT y n el periodo de incumplimiento que en este caso es de 28 días.

Así, dado que pasaron 28 días entre el inicio de la infracción hasta el cese de la misma, se ha estimado que el valor de dicho componente de la fórmula en 1,96 UIT.

$$(0,07 \text{ UIT} * 28) = 1,96 \text{ UIT}$$

➤ **Factor de reconocimiento (R)**

A lo largo del procedimiento, el infractor no ha reconocido su responsabilidad en la comisión de la infracción por lo que el valor de R es igual a 1 (R=1).

➤ **Monto final de la multa**

Reemplazando todos los valores en la fórmula

$$m = [M_{ig} * F + (t * n)] * R$$

| Componentes | Concepto | Valor |
|---------------------------------|---|-------------|
| M_{ig} | Multa base. Depende de: (i) la tipología de la empresa infractora, y, (g) la graduación de la infracción; | 2,30 |
| F | Factor agravante y Atenuantes | 1,35 |
| $(t*n)$ | Factor aplicable a infracciones vinculadas a plazos: | 1,96 |
| R | Factor del reconocimiento del infractor | 1 |
| Valor de la Multa en UIT | | 5,07 |

A partir de ello, se obtiene el **monto final de la multa** que corresponderá aplicar a CONSORCIO AMC por haberse retrasado 28 días en la presentación de su inventario anual, el mismo que asciende a **5,07 UIT**.

CASO 2: Multa Ad hoc Incumplir con el pago de la retribución

a) Hechos

Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión la Empresa Concesionaria **FIR LIMA S.A.** está obligada al pago de la Retribución al Estado, la misma que equivale al 26% de los Ingresos brutos. Asimismo, el Contrato establece que la Retribución deberá pagarse al Concedente por cada semestre, el día 15 del mes siguiente de vencido el semestre correspondiente, es decir, el día 15 de enero o 15 de julio dependiendo el semestre de que se trate.

El 1º semestre de 2017 la empresa obtuvo ingresos brutos por S/. 5 774 753,85, por lo que le correspondía realizar un pago por concepto de Retribución al Concedente de S/. 1 501 436 el día 15 de julio de 2017.

El 20 de julio de 2017, al verificarse el incumplimiento en el depósito de la Retribución, se le renvió una comunicación a la empresa en la que se le indicaba que se había verificado el incumplimiento de su obligación y que contaba con un plazo de 7 días para subsanar el incumplimiento y efectuar el depósito, el cual venció el 27 de julio de 2017.

Al haberse verificado nuevamente el incumplimiento en el pago se le inició un procedimiento administrativo sancionador. La empresa efectuó el pago correspondiente el día 14 de octubre de 2017, es decir, 90 días después de la fecha en la que debió efectuar el depósito,

Es relevante mencionar que, la empresa también presentó un incumplimiento en la fecha de pago la Retribución que le correspondió efectuar el 15 de julio de 2016 (por el 1º semestre de 2016), por lo que se le impuso una multa, la misma que quedó firme con fecha 22 de abril de 2017.

b) Tipificación

El incumplimiento del concesionario califica como una *Infracción al artículo 73 del RIIS (infracción grave)*.

Artículo 73. Incumplir con los depósitos o pagos para la supervisión
 La Entidad Prestadora que no cumpla con realizar los depósitos o pagos previstos para la supervisión en el plazo o condiciones establecidos en el Contrato de Concesión, la Disposición o en la regulación del OSITRAN o en la Normativa Aplicable, incurrirá en infracción grave.

c) Cálculo de la Multa

De acuerdo al Anexo 2 del Nuevo RIIS, las infracciones al artículo 73 del Reglamento han sido clasificadas como **multas Ad Hoc**.

Para el cálculo del valor de la multa se utilizará la siguiente fórmula:

$$m = \left[\frac{B}{p} + \sum_{i=1}^n D_i \right] F * R$$

De conformidad con la tipología de empresas (ver cuadro N° 2 del Anexo 1 del RIIS) FIR LIMA es una empresa del **tipo 3**.

Así, para este caso la cuantía de la multa estará acotada por: (i) el límite inferior para una empresa tipo 3 por incurrir en una infracción grave asciende a 6,60 UIT y (ii) el límite superior para una infracción que no genera daño que es 300 UIT.

A continuación se estimará cada componente de la fórmula:

➤ **Beneficio ilícito (B)**

En el presente caso al tratarse de un retraso en el pago de la retribución corresponde estimar el beneficio ilícito bajo la modalidad de **costo evitado temporal** o también conocido como costo diferido, cuya fórmula es la siguiente:

$$B = A(1 + i)^t - A$$

Los componentes de dicha fórmula son los siguientes:

| | | |
|----------|-------------------|--|
| <i>A</i> | costo evitado | Monto de la retribución |
| <i>i</i> | tasa de descuento | La tasa del modelo económico financiero, es un referente del costo de oportunidad del capital. Dicha tasa anual asciende a 15,25% |
| <i>t</i> | tiempo de atraso | Número de días transcurridos entre: Inicio de la infracción - 16/07/2017 Fin de la conducta - 14/10/2017 = 90 días |

Antes de reemplazar los valores en la fórmula, se debe tener en cuenta que la tasa de oportunidad del capital es una tasa anual, por lo que corresponde transformarla a una tasa diaria. Para ello se aplicará la fórmula: $((1+0,1525)^{(1/360)})-1$, obteniéndose la tasa diaria equivalente 0,0349%

Reemplazando los valores correspondientes en la fórmula se obtiene el valor del beneficio ilícito:

$$B = 1\,501\,436(1 + 0,000349)^{90} - 1\,501\,436$$

$$B = 54\,232,50$$

Dicho monto expresado en UIT de 2017 (4 050) equivale a **13,39 UIT**

➤ **Probabilidad de detección (p)**

Debido a que la obligación del pago de la retribución forma parte de las labores ordinarias de supervisión, en este caso la probabilidad de detección era alta correspondiéndole el valor de 100%.

➤ **Daño $\sum_{i=1}^n D_i$**

La infracción cometida por la entidad prestadora no ha tenido ningún efecto real o potencial sobre la vida y la salud de los usuarios, ni sobre la calidad del servicio por lo cual no es posible estimar este componente en este caso.

➤ **Factores agravantes y atenuantes (F)**

Evaluando cada factor agravante y atenuante en el presente caso:

f_1 : Reincidencia

De acuerdo a los datos del caso a la empresa se le impuso una multa previamente cuya Resolución quedo firme el 22 de marzo de 2017 y la fecha de comisión de la infracción fue el día 17 de julio de 2017, debido a que dicho plazo es menor a 12 meses, se considerará que existió reincidencia en la misma falta, por lo que corresponde aplicar este agravante ($f_1 = 0,25$).

f_2 : Circunstancias de comisión de la infracción

En el caso no se ha presentado ninguna de las tres circunstancias agravantes consideradas en el cuadro; ni tampoco ninguna de las dos circunstancias atenuantes, por lo tanto no corresponde aplicar este factor ($f_2 = 0$).

f_3 : Intencionalidad

De acuerdo a los datos del caso, el concesionario había sido requerido para que cese su incumplimiento y no lo hizo, por lo que debe

considerarse que existió *intencionalidad* en la comisión de la infracción, y corresponde aplicar este agravante ($f_3 = 0,35$).

Así, el factor F equivale en este caso particular a 1,60, de acuerdo al siguiente detalle:

$$F = 1 + f_1 + f_1 + f_1$$

$$F = 1 + 0,25 + 0 + 0,35$$

$$F = 1,60$$

➤ **Factor atenuante de reconocimiento del infractor (R)**

La entidad prestadora no ha remitido ningún escrito en el que reconozca de forma expresa su responsabilidad, por lo cual el factor de reconocimiento es igual a 1.

➤ **Monto final de la multa**

Reemplazando todos los valores en la fórmula

$$m = \left[\frac{B}{p} + \sum_{i=1}^n D_i \right] F * R$$

| Componentes | Concepto | Valor |
|---------------------------------|---|--------------|
| B | Beneficio ilícito (en UIT) | 13,39 |
| p | Probabilidad de detección | 100% |
| D_i | Daño | 0 |
| F | Factor de agravantes y atenuantes | 1,60 |
| R | Factor del reconocimiento del infractor | 1 |
| Valor de la Multa en UIT | | 21,42 |

A partir de ello, se obtiene el **monto final de la multa** que corresponderá aplicar a la entidad prestadora **FIR LIMA** por haberse retrasado en el pago de la retribución es de **18,04 UIT**.

**CASO 3: Multa Ad hoc con daño a la calidad de servicio
Exceso de tiempo de espera en cola**

a) Hechos

Conforme al Contrato de Concesión, la Empresa Concesionaria **COREVI** está obligada a mantener indicadores de gestión (niveles de servicio) de la Concesión, entre ellos, el tiempo de espera en cola o TEC para el pago del peaje, el cual no deberá exceder el plazo de cinco (5) minutos, caso contrario la empresa deberá proceder inmediatamente a la apertura del Peaje para que el tránsito fluya hasta que el tiempo de congestión esté por debajo de 5 minutos.

Como parte de las labores de supervisión ordinarias, el regulador programó la medición del tiempo en cola TEC entre los días 1,2 y 3 de mayo de 2017. Como resultado de su medición obtuvo que el TEC promedio fue de 16 minutos, pese a lo cual en ningún momento del periodo de medición la empresa procedió a abrir el peaje para que el tránsito fluya hasta que se cumplan los estándares de calidad del servicio previstos en el Contrato de Concesión.

Ante esos hechos, el regulador consideró que la empresa había incurrido en el incumplimiento de una obligación establecida en el Contrato de Concesión, al no haber permitido el pase libre a través del peaje hasta que se restablezcan los estándares de calidad previstos en dicho contrato, por lo que se le inició un procedimiento administrativo sancionador.

Como respuesta al oficio de imputación de cargos, el concesionario presentó sus descargos indicando que el día de la medición del TEC, se había registrado un incremento no previsto en el flujo de vehículos debido a una serie de actividades de promoción del turismo programadas por la Municipalidad provincial, las cuales no habían sido coordinado con la entidad prestadora para que organice sus modalidades de cobranza, como lo hace en días de alto tránsito.

Posteriormente, 20 días después de haber remitido su escrito de descargos, la entidad prestadora remitió al regulador una comunicación en la que se acogía al atenuante de reconocimiento expreso previsto en la LPAG.

b) Tipificación

El incumplimiento del concesionario califica como una *Infracción al artículo 35.2 del RIIS (infracción grave)*.

Artículo 35°.- Incumplir las condiciones o especificaciones de operación
35.2 La Entidad Prestadora que cometa la infracción descrita en el numeral precedente y además limite el acceso a la Facilidad Esencial, la provisión de servicios o la calidad, establecidos en el Contrato de Concesión, en la Disposición o en la regulación del OSITRAN o en la Normativa Aplicable, incurrirá en infracción grave.

c) Cálculo de la Multa

De acuerdo al Anexo 2 del Nuevo RIIS, las infracciones al artículo 73 del Reglamento han sido clasificadas como **multas Ad Hoc**.

Para el cálculo del valor de la multa se utilizará la siguiente formula:

$$m = \left[\frac{B}{p} + \sum_{i=1}^n D_i \right] F * R$$

De conformidad con la tipología de empresas (ver cuadro N° 2 del Anexo 1 del RIIS) COREVI es una empresa del **tipo 2**.

Así, para este caso la cuantía de la multa estará acotada por: (i) el límite inferior para una empresa tipo 2 por incurrir en una infracción grave asciende a 4,87 UIT y (ii) el límite superior para una infracción que genera daño no podrá superar el 10% de sus ingresos brutos percibidos el año anterior, que en este caso equivale a 790,12 UIT (COREVI obtuvo ingresos brutos por 32 millones de soles en 2016).

A continuación se estimará cada componente de la fórmula:

➤ **Beneficio ilícito (B)**

En el presente caso al tratarse de un incumplimiento relacionado con la recaudación de peajes puede estimarse el beneficio ilícito bajo la modalidad de **ingresos indebidos**.

De este modo, se consideran ingresos indebidos los obtenidos a partir del cobro del peaje en los momentos de congestión del tránsito en los que se superó el tiempo de espera en cola máximo permitido, pues de acuerdo al Contrato la entidad prestadora debió proceder inmediatamente a abrir los peajes permitiendo el libre tránsito de los vehículos hasta que se restablezcan los estándares de calidad previstos para esa vía concesionada, en lugar de cobrarles el peaje.

Los ingresos indebidos en el caso se estiman a partir de los siguientes datos:

| Fecha | Horario de congestión (TEC superior a 5 min) | Número de ejes cobrables afectados | Tarifa de peaje por eje (S/.) | Ingreso Indebido (S/.) |
|---------------------|--|------------------------------------|-------------------------------|------------------------|
| 1/05/2017 | 11.35 am – 3.30 pm | 7 214 | S/. 7,80 | 56 269 |
| 2/05/2017 | 12.38 pm - 2.41 pm | 3 010 | S/. 7,80 | 23 478 |
| 3/05/2017 | 5.08 pm –9.26 pm | 8 926 | S/. 7,80 | 69 623 |
| Total | | | | 149 370 |
| Total (UIT)* | | | | 36,88 |

* 1 UIT = S/. 4 050.00

➤ **Probabilidad de detección (p)**

Debido a que en este caso, el OSITRAN tomó conocimiento del incumplimiento a partir de sus labores ordinarias de supervisión, la probabilidad de detección que corresponde es alta o 100%.

➤ **Daño $\sum_{i=1}^n D_i$**

En este caso en que la infracción está relacionada con el incumplimiento de un estándar de servicio, se ha identificado la existencia de un perjuicio a los usuarios de la infraestructura o daño a la calidad del servicio. Para efectos de este caso en particular, se considera que dicha afectación se configura como el tiempo en exceso que le tomó el viaje a cada usuario debido a la congestión

generada en la estación de peaje. Ello sin perjuicio que en otros casos similares, se puedan considerar otro tipo de costos (como el consumo de combustible, entre otros).

Para estimar la magnitud del perjuicio atribuible a la entidad prestadora, se recurrirá al concepto de valor social del tiempo. Así, se empleará la información del tiempo en exceso que les tomó a las personas esperar en el peaje, información consignada en el Informe emitido por el supervisor y se valorizará el tiempo en exceso de cada persona con un valor referente del valor social del tiempo que asciende a S/. 5,55 la hora⁸.

Si bien el informe de supervisión consigna el tiempo en exceso por cada vehículo, sin registrar el número de personas que se transportaba en cada vehículo, se adoptará el supuesto de que cada vehículo tuvo un único usuario (conductor), por lo que el número de usuarios será equivalente al número de vehículos que transitaron por el peaje en los momentos de congestión⁹.

Así la magnitud del daño a la calidad del servicio se estima conforme al siguiente detalle:

| Fecha | Tiempo en exceso | Número de usuarios (vehículos) | Valor social del tiempo (S/. por minuto) | Ingreso Indevido (S/.) |
|-------------|------------------|--------------------------------|--|------------------------|
| 1/05/2017 | 18 minutos | 5 128 | 0,0925 | 8 538 |
| 2/05/2017 | 13 minutos | 1 926 | 0,0925 | 2 316 |
| 3/05/2017 | 15 minutos | 6 349 | 0,0925 | 9 396 |
| Total | | | | 20 250 |
| Total (UIT) | | | | 5,00 |

➤ Factores agravantes y atenuantes (F)

Evaluando cada factor agravante y atenuante en el presente caso:

f₁: Reincidencia

De acuerdo a los datos del caso no se cuenta con información de que la empresa haya incurrido previamente en la comisión de la misma infracción registra, por lo que no corresponde aplicar este agravante (**f₁** = 0).

⁸ Dicho valor fue obtenido del Anexo SNIP 10 de la antigua Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública, señala que el Valor Social del Tiempo por usuario de Transporte Terrestre equivale a S/. 5.55 por hora.

⁹ En este ejemplo, se optó por dicho supuesto; sin embargo, en función de las características de la carretera de que se trate y de la información disponible en casos concretos, puede estimarse el número de usuarios afectados a partir del número de buses interprovinciales que circulan por el peaje, también puede recurrirse al Índice Medio Diario, entre otra información que también pueda ser de utilidad para estimar la afectación de los usuarios por el incumplimiento de los estándares de calidad de la infraestructura.

f₂: Circunstancias de comisión de la infracción

De acuerdo a los datos del caso, en el escrito de descargos la empresa intento atribuir la responsabilidad a la Municipalidad provincial cuando la única responsable de permitir el libre tránsito es la propia entidad, por lo que corresponde aplicar el agravante "Rehuir la responsabilidad o atribuirla a otros", por lo que se aplicará este agravante (**f₂ = 0,10**).

f₃: Intencionalidad

De acuerdo a los datos del caso no se cuenta con información de que la empresa haya tenido intencionalidad en la comisión de la infracción, por lo que no corresponde aplicar este agravante (**f₃ = 0**).

Así, el factor F equivale en este caso particular a 1,10, según el siguiente detalle:

$$F = 1 + f_1 + f_1 + f_1$$

$$F = 1 + 0 + 0,1 + 0$$

$$F = 1,10$$

➤ **Factor atenuante de reconocimiento del infractor (R)**

La entidad prestadora remitió un escrito en el que reconoció de forma expresa su responsabilidad en la comisión de la infracción, el valor que adoptará este elemento depende de la oportunidad y del record del infractor:

| | |
|--|---|
| Etapa 2 | 20 días después del escrito de descargos |
| Record | No se tiene conocimiento de infracciones graves previas (0) |
| Gravedad | Grave |
| Valor (cuadro N° 5 del Anexo 1 del RIIS) | 0,65 |

➤ **Monto final de la multa**

Reemplazando todos los valores en la fórmula

$$m = \left[\frac{B}{p} + \sum_{i=1}^n D_i \right] F * R$$

| Componentes | Concepto | Valor |
|---------------------------------|---|--------------|
| <i>B</i> | Beneficio ilícito (en UIT) | 36,88 |
| <i>p</i> | Probabilidad de detección | 100% |
| <i>D_i</i> | Daño | 5,00 |
| <i>F</i> | Factor de agravantes y atenuantes | 1,10 |
| <i>R</i> | Factor del reconocimiento del infractor | 0,65 |
| Valor de la Multa en UIT | | 29,94 |

A partir de ello, se obtiene el **monto final de la multa** que corresponderá aplicar a la entidad prestadora **COREVI** por haber incumplido con mantener los estándares de calidad para los usuarios de la red vial concesionada es de **29,94 UIT**.

CASO 4: Multa Ad hoc con daño potencial No realizar labores de mantenimiento correctivo

a) Hechos

Conforme al Contrato de Concesión, la Empresa Concesionaria **PERÚ INTERNATIONAL AIRPORTS S.A.** está obligada, entre otras cosas, a conservar y mantener los bienes de la Concesión, para lo cual deberá realizar actividades de mantenimiento preventivo de manera permanente y en caso identifique fallas e imperfecciones en los bienes que impidan el normal desarrollo de la operación de la Concesión y no permitan mantener la seguridad operacional del aeropuerto, deberá proceder inmediatamente a realizar las labores de mantenimiento correctivo¹⁰.

Luego de recibir una comunicación enviada por uno de los usuarios intermedios que reciben los servicios de infraestructura aeroportuario, el OSITRAN solicitó a la entidad prestadora que le remita informe técnico actualizado respecto de las condiciones de operatividad de los vehículos de lucha contra incendios y rescate de aeronaves, y de ser necesario, un plan de reparación y fecha tentativa en la que todos los vehículos alcanzarán el 100% de operatividad.

El 5 de julio de 2017, la empresa concesionaria remitió el informe solicitado advirtiendo que 1 de sus 3 vehículos requería de 3 intervenciones para estar 100% operativo, (i) reparación de motor, (ii) reparación de la caja de transmisión y (iii) reparación del Sistema Contra Incendios, las cuales debían culminarse a más tardar el 5 de agosto de 2017.

El 10 de julio de 2017, el OSITRAN acusó recibo de dicha comunicación y señaló al Concesionario que, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, correspondía la programación de labores de mantenimiento correctivo, por lo que le solicitó que al culminar el programa de intervención del vehículo le remita evidencias (fotografías, órdenes de servicio, informe técnico de trabajos ejecutados, entre otros) que permitan la verificación el cumplimiento de las labores de mantenimiento correctivo.

El 15 de agosto de 2017, al no recibir las evidencias solicitadas, el OSITRAN encargó a su supervisor in situ la inspección de dicho vehículo a fin de verificar

¹⁰ En el contrato de concesión se incluye la siguiente definición:

Mantenimiento Correctivo: Son las labores de mantenimiento llevadas a cabo con el objetivo de corregir inmediatamente cualquier falla o imperfección imprevista en la Infraestructura Aeroportuaria que atente contra la seguridad operacional del Aeropuerto.

que se hayan cumplido las labores de mantenimiento correctivo. No obstante, el supervisor informó que dicha inspección la pudo efectuar recién el día 18 de agosto de 2017 (3 días después), debido a que la empresa alegaba que por problemas logísticos no les era posible facilitar la evidencia del cumplimiento. Finalmente, como resultado de la inspección, se pudo confirmar que el vehículo no había sido reparado, por lo que no se encontraba operativo.

Ante esos hechos, el Regulador consideró que la empresa había incurrido en el incumplimiento de una obligación establecida en el Contrato de Concesión, al no haber realizado las labores de mantenimiento correctivo a uno de sus vehículos de lucha contra incendios y rescate de aeronaves, por lo que se le inició un procedimiento administrativo sancionador.

Posteriormente, 20 días después de haber remitido su escrito de descargos, la entidad prestadora remitió al regulador una comunicación en la que se acogió al atenuante de reconocimiento expreso previsto en la LPAG.

b) Tipificación

El incumplimiento del concesionario califica como una *Infracción al artículo 35.2 del RIIS (infracción muy grave)*.

Artículo 43°.- No realizar el mantenimiento de los Bienes de la Concesión
43.2 La Entidad Prestadora que no realice las actividades necesarias o programadas para preservar, conservar o mantener los bienes de la Concesión en condiciones adecuadas para su utilización conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, en la Disposición o en la regulación del OSITRAN o en la Normativa Aplicable, incurrirá en infracción muy grave.

c) Cálculo de la Multa

De acuerdo al Anexo 2 del Nuevo RIIS, las infracciones al artículo 43.2 del Reglamento han sido clasificadas como **multas Ad Hoc**.

Para el cálculo del valor de la multa se utilizará la siguiente fórmula:

$$m = \left[\frac{B}{p} + \sum_{i=1}^n D_i \right] F * R$$

De conformidad con la tipología de empresas (ver cuadro N° 2 del Anexo 1 del RIIS) **PERÚ INTERNATIONAL AIRPORTS S.A.** es una empresa del **tipo 3**.

Así, para este caso la cuantía de la multa estará acotada por: (i) el límite inferior para una empresa tipo 3 por incurrir en una infracción muy grave asciende a 9,90 UIT y (ii) el límite superior para una infracción que genera daño no podrá superar el 10% de sus ingresos brutos percibidos el año anterior, que en este caso

equivale a 1 566 UIT (PERÚ INTERNATIONAL AIRPORTS S.A. obtuvo ingresos brutos por 65 millones de soles en 2016).

A continuación se estimará cada componente de la fórmula:

➤ **Beneficio ilícito (B)**

En el presente caso hipotético, en el que el Regulador al iniciar el procedimiento verificó que la empresa no había efectuado ninguna labor de mantenimiento correctivo, el beneficio ilícito se configura en el ahorro de los recursos que debió invertir en el mantenimiento correctivo de los vehículos por lo que será estimado a partir de la modalidad de **costo evitado permanente**.

De este modo, para estimar los **recursos** económicos no fueron desembolsados por la entidad prestadora, se recurrió a una empresa especializada en ese tipo de vehículos y se le solicitó la cotización de las intervenciones detalladas en el informe técnico actualizado respecto de las condiciones de operatividad de los vehículos de lucha contra incendios y rescate de aeronaves remitido por la entidad prestadora.

La cotización remitida a OSITRAN consignaba la siguiente información en relación a la reparación del vehículo.

| Intervención | Presupuesto |
|---|----------------|
| Reparación de motor | S/. 148 532,13 |
| Reparación de la caja de transmisión | S/. 33 269,27 |
| Reparación del Sistema Contra Incendios | S/. 57 016,82 |
| Total | S/. 238 818,22 |
| Total (en UIT)* | 58,97 |

* 1 UIT = S/. 4 050,00

➤ **Probabilidad de detección (p)**

Debido a que en este caso, el OSITRAN tomó conocimiento del incumplimiento a partir de una comunicación de un usuario la probabilidad de detección que corresponde es media o 50%.

➤ **Daño $\sum_{i=1}^n D_i$**

Como se ha detallado líneas arriba, la infracción está relacionada con el incumplimiento en la realización de labores de mantenimiento correctivo de bienes de la Concesión destinados a mantener la seguridad operacional del aeropuerto, precisamente de los vehículos que tienen por función atender las situaciones de emergencia que se pueden presentar en las operaciones del aeropuerto, por lo que OSITRAN considera que en este caso se configura la figura de daño potencial.

Es decir, aunque el incumplimiento no ha generado ningún daño personal real, el hecho de no tener operativo dicho vehículo generaba un peligro latente de no poder socorrer a las personas ante una situación de emergencia que se hubiere presentado, lo cual habría podido representar daños fatales a las personas.

De acuerdo al Anexo I del Nuevo RIIS, para estimar la magnitud del daño potencial se requiere información sobre: (i) el Valor de la Vida Estadística (en adelante, VVE)¹¹; (ii) la probabilidad de ocurrencia de un accidente con daño grave o fatal asociada a la infracción; y, (iii) el número de usuarios potencialmente afectados.

En este caso, es posible utilizar como valor aproximado del VVE el estimado por otro organismo regulador ascendente a S/. 2 487 214¹², en cuyo caso el cuadro N° 7 del RIIS toma los siguientes valores:

Escala de multas por daños a la vida, expresadas en UIT

| Caso 1: Cuando existe daño real a la vida humana (G_{real}) | | | | |
|---|--|--------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Gravedad de la afectación a la vida | Valor del daño a la vida por persona afectada | | | |
| Leve (10% de daño) | 3,1 | | | |
| Moderado (50% de daño) | 15,7 | | | |
| Grave - Fatal (100% de daño) | 31,5 | | | |
| Caso 2: Cuando existe daño potencial a la vida humana ($G_{potencial}$) | | | | |
| Probabilidad de ocurrencia de accidente con daño fatal a la vida | Valor del daño a la vida por número de personas potencialmente afectadas¹³ | | | |
| | De 1 a 2 personas | De 3 a 5 personas | De 6 a 10 personas | Más de 10 personas |
| Casi nula (1%) | 0,1 | 0,3 | 0,5 | 1,0 |
| Muy baja (10%) | 0,9 | 2,5 | 5,0 | 10,1 |
| Baja probabilidad (20%) | 1,9 | 5,0 | 10,1 | 20,1 |
| Mediana probabilidad (50%) | 4,7 | 12,6 | 25,2 | 50,4 |
| Alta probabilidad (70%) | 6,6 | 17,6 | 35,3 | 70,5 |

¹¹ Para la valorización de los daños a la vida humana, se puede emplear como referencia el Valor de la Vida Estadística, el cual representa la valorización monetaria que la sociedad atribuye a la vida de una persona, es decir, expresa la disposición a pagar de la sociedad por la adopción de medidas que reduzcan los riesgos de afectación grave o fatal de la vida de una persona, y cuya cuantía dependerá de la metodología utilizada para su medición. Debe tenerse en consideración que, el VVE es el elemento del coste de los accidentes más difícil cuantificación, pudiendo presentarse divergencias entre las metodologías y supuestos empleados para su determinación.

¹² Dicho valor se obtiene de actualizar a valores de 2015 el VVE estimado por OSINERGMIN en su Documento de Trabajo N° 18: "El valor de la Vida Estadística y sus aplicaciones a la Fiscalización de la Industria de Hidrocarburos".

¹³ De acuerdo a la metodología, la variable VM, refleja el número de usuarios potencialmente afectados por la ocurrencia del accidente, se ha optado por el uso de intervalos construidos en función del número de personas potencialmente afectadas por la ocurrencia de un accidente, tomando en cuenta el valor medio de cada intervalo.

En cuanto a la probabilidad de ocurrencia de accidentes con daños fatales asociados al incumplimiento, se considera que existe en este caso una probabilidad baja, debido a que existen otros vehículos de lucha contra incendios. No obstante, de ocurrir emergencias de tal magnitud que requieran el uso del total de vehículos de lucha contra incendios y rescate de aeronaves, si se generarían accidentes. Considerando la cantidad de personas que usualmente transportan las aeronaves, se considera que los afectados por un posible accidente superaría las 10 personas (umbral máximo establecido en el cuadro anterior para la determinación del daño potencial).

A partir de lo anterior, se estima que el daño potencial con probabilidad de ocurrencia baja que puede afectar a más de 10 personas equivale **a 20,1 UIT.**

➤ **Factores agravantes y atenuantes (F)**

Evaluando cada factor agravante y atenuante en el presente caso:

f₁: Reincidencia

De acuerdo a los datos del caso no se cuenta con información de que la empresa haya incurrido previamente en la comisión de la misma infracción registra, por lo que no corresponde aplicar este agravante (**f₁ = 0**).

f₂: Circunstancias de comisión de la infracción

De acuerdo a los datos del caso, se considera que al dilatar la inspección del vehículo o evidencias por el lapso de tres días no se facilitó la acción del supervisor, por lo que corresponde aplicar el agravante "Obstaculizar la acción de las autoridades ", por lo que **f₂ = 0,15**.

f₃: Intencionalidad

De acuerdo a los datos del caso, el concesionario había sido notificado de que le correspondía realizar las labores de mantenimiento correctivo y la entidad no lo hizo, por lo que debe considerarse que existió *intencionalidad* en la comisión de la infracción, y corresponde aplicar este agravante (**f₃ = 0,35**).

Así, el factor F equivale en este caso particular a 1,50, de acuerdo al siguiente detalle:

$$F = 1 + f_1 + f_1 + f_1$$

$$F = 1 + 0 + 0,15 + 0,35$$

$$F = 1,50$$

➤ **Factor atenuante de reconocimiento del infractor (R)**

A lo largo del procedimiento, el infractor no ha reconocido su responsabilidad en la comisión de la infracción por lo que el valor de R es igual a 1 (R=1).

➤ **Monto final de la multa**

Reemplazando todos los valores en la fórmula

$$m = \left[\frac{B}{p} + \sum_{i=1}^n D_i \right] F * R$$

| Componentes | Concepto | Valor |
|---------------------------------|---|---------------|
| B | Beneficio ilícito (en UIT) | 58,97 |
| p | Probabilidad de detección | 50% |
| D _i | Daño | 20,1 |
| F | Factor de agravantes y atenuantes | 1,50 |
| R | Factor del reconocimiento del infractor | 1 |
| Valor de la Multa en UIT | | 207,06 |

A partir de ello, se obtiene el **monto final de la multa** que corresponderá aplicar a la entidad prestadora **PERÚ INTERNATIONAL AIRPORTS S.A.** por no realizar las labores de mantenimiento correctivo a un vehículo de lucha contra incendios y rescate de aeronaves y no mantener la seguridad operacional del aeropuerto asciende a **207,06 UIT**.

