



**MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

RESOLUCIÓN NÚMERO **72158** DE 2018

(27 SEP 2018.)

Radicación: 13-103403

VERSIÓN ÚNICA

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO

En ejercicio de sus facultades legales, en especial de las previstas en la Ley 1340 de 2009, el Decreto 4886 de 2011¹, en concordancia con el Decreto 2153 de 1992², y,

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que mediante Resolución No. 4697 del 14 de febrero de 2017, la Delegatura para la Protección de la Competencia (en adelante, la Delegatura) ordenó Abrir Investigación y formular Pliego de Cargos contra la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS ACC EN LIQUIDACIÓN** (en adelante, **ACC**), la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA ATC** (en adelante **ATC**), la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO³**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOGOTÁ CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA EN LIQUIDACIÓN⁴**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE DEL CAUCA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES** y la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAUCA**, para determinar si infringieron lo dispuesto en el artículo 46 (prohibición de conductas que afecten la libre competencia) y el numeral 2 del artículo 48 (actos de influenciación) del Decreto 2153 de 1992, así como lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959 (prohibición general).

Así mismo, se Abrió Investigación y formuló Pliego de Cargos contra las siguientes personas naturales vinculadas con las asociaciones antes mencionadas, para determinar si habrían incurrido en la responsabilidad prevista en el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, al presuntamente haber colaborado, facilitado, autorizado, ejecutado o tolerado las conductas imputadas a las personas jurídicas, así:

Personas naturales investigadas vinculadas con la ATC

- **ÁLVARO DARÍO SANÍN CALAD**, Presidente de la **ATC**.
- **LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA**, Director Ejecutivo Nacional de la **ATC**.

¹ Mediante el cual se modificó el Decreto 3523 de 2009, a su vez modificado por el Decreto 1687 de 2010.

² Modificado por el Decreto 19 de 2012.

³ Identificada en la Resolución de Apertura de Investigación con Pliego de Cargos y en el Informe Motivado como **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ARMENIA**.

⁴ Identificada en la Resolución de Apertura de Investigación con Pliego de Cargos y en el Informe Motivado como **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL DOSQUEBRADAS EN LIQUIDACIÓN**.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

- **JUAN CARLOS MORENO PÉREZ**, Miembro de Junta Directiva de la **ATC**.
- **GUILLERMO CHICA RIVERA**, Miembro de Junta Directiva de la **ATC**.
- **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA**, Presidenta de la **ATC**.
- **DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA**, Vicepresidente y Miembro de Junta Directiva de la **ATC**.
- **OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO**, Miembro de Junta Directiva de la **ATC**.
- **WEIMAR VALLEJO ARIAS**, Miembro de Junta Directiva de la **ATC**.
- **JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA**, Miembro de Junta Directiva de la **ATC**.
- **JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR**, Miembro de Junta Directiva de la **ATC**.
- **GUSTAVO MONTOYA URREGO**, Miembro de Junta Directiva de la **ATC**.

Personas naturales investigadas vinculadas con la ACC

- **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ**, Representante Legal de la **ACC**.
- **OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA**, Presidente seccional Antioquia-Chocó de la **ACC**.
- **JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ**, Secretario de la **ACC**.
- **JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO**, Presidente seccional Tolima de la **ACC**.
- **JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO**, Presidente seccional Pasto de la **ACC**.
- **TULIO ENRIQUE PRADO CERÓN**, Presidente seccional Cauca de la **ACC**.
- **JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO**, Presidente seccional Bogotá-Cundinamarca de la **ACC**.
- **GUSTAVO BETANCOURT PRADA**, Presidente seccional Atlántico y Bolívar de la **ACC**.
- **OLGA PIEDAD SUA VANEGAS**, Directora ejecutiva seccional Atlántico de la **ACC**.
- **JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO**, Presidente seccional Santander de la **ACC**.
- **JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID**, Vicepresidente seccional Risaralda de la **ACC**.
- **JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR**, Presidente seccional Risaralda de la **ACC**.
- **JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES**, Presidente seccional Valle de la **ACC**.
- **WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA**, Presidente seccional Valle del Cauca de la **ACC**.
- **ELIZABETH GUERRA RICO**, Presidente seccional Antioquia-Chocó de la **ACC**.
- **ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO**, Presidente seccional Ipiales de la **ACC**.
- **ALBERTO ARANGO PERDOMO**, Presidente seccional Quindío de la **ACC**.
- **TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA**, Presidente seccional Meta de la **ACC**.
- **OCTAVIO FIERRO POLANCO**, Miembro de Junta Directiva de la **ACC**.
- **HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO**, Presidente seccional Boyacá de la **ACC**.
- **HÉCTOR MAURICIO REYES**, Presidente seccional Santa Marta de la **ACC**.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

- **DAIRO MURILLO CHALARCA**, Presidente seccional Caquetá de la **ACC**.
- **PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO**, Presidente seccional Huila de la **ACC**.

SEGUNDO: Que la presente actuación administrativa se inició como consecuencia de una denuncia radicada con el número 13-103403-0 del 23 de abril de 2013 en la Superintendencia de Industria y Comercio, relacionada con la realización de prácticas restrictivas de la competencia en el mercado de transporte terrestre automotor de carga.

En esencia, la denuncia expresó que el 15 de noviembre de 2012 un grupo de por lo menos 30 empresarios del sector transporte se reunieron en el Club de Ejecutivos de Medellín, para discutir el modelo de regulación económica de este gremio. Según el documento recibido por la Superintendencia de Industria y Comercio, en el evento se decidió formar "un frente de trabajo conjunto" en contra del modelo de regulación económica y otras problemáticas, conformado inicialmente por los representantes de **TANQUES Y CAMIONES S.A.**, **TRANSPORTADORA DE CARGA ANTIOQUIA S.A.S.**, **TMQ CARGA S.A.** y **COMPAÑÍA DE DISTRIBUCIÓN Y TRANSPORTE S.A. – DITRANSA** y la **ATC**, así como quienes quisieran unirse⁵.

El quejoso también denunció otros aspectos tales como: (i) que el 13 de febrero de 2013, en la página web de la **ATC**, se publicó una "tabla de fletes" emitida conjuntamente entre la **ATC** y la **ACC** en la que establecieron los fletes que, según ellos, debían cobrar las empresas a partir del 16 de febrero de 2013⁶; y (ii) que el 24 de febrero de 2013, la **ATC** publicó en su página web una nota en la que cuenta que junto a la **ACC** decidieron revivir la "tabla de fletes" "con precios que los gremios consideran justos", aduciendo que "desde que se desmontó la tabla de fletes el gremio está sumido en una competencia que puede quebrar al sector"⁷.

A partir de las referidas denuncias, la Delegatura ordenó el inicio de una averiguación preliminar con el fin de determinar la ocurrencia de posibles conductas anticompetitivas.

Agotada la averiguación preliminar, la Delegatura profirió la Resolución No. 4697 del 14 de febrero de 2017⁸, mediante la cual se ordenó la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos (en adelante, Resolución de Apertura de Investigación con Pliego de Cargos) contra la **ATC** y la **ACC**, y catorce (14) asociaciones más de transportadores de carga terrestre (seccionales de esta última), por presuntamente haber infringido lo dispuesto en el artículo 46 (prohibición de conductas que afecten la libre competencia) y el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992 (actos de influenciación), así como lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959 (prohibición general), al haber elaborado, expedido y difundido una "tabla de fletes" contraria del régimen de libertad tarifaria establecido por parte del Ministerio de Transporte (en adelante, **MINTRANSPORTE**), a través del Decreto 2092 de 2011.

Así mismo, se les abrió investigación y se les formuló pliego de cargos a treinta y cuatro (34) personas naturales para determinar si habrían incurrido en la responsabilidad prevista en el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, por colaborar, facilitar, autorizar, ejecutar o tolerar las conductas anticompetitivas imputadas a las asociaciones antes referidas.

La Resolución de Apertura de Investigación con Pliego de Cargos soportó la imputación de los presuntos actos de influenciación en pruebas recaudadas por la Delegatura en las que se encontró que presuntamente la **ACC** y la **ATC** serían los sujetos activos de tal comportamiento, en la medida en que, en su calidad de asociaciones que agremian a los agentes del mercado terrestre de carga, tienen el poder de influenciar o modificar este mercado. Sobre el particular, se puso de presente que tales asociaciones, además de tener una alta representatividad, son los interlocutores de este gremio con las autoridades del mercado de transporte como lo es el **MINTRANSPORTE**. El sujeto

⁵ Escrito radicado con el No. 13-103403 del 23 de abril de 2013. Folios 1 al 6 del cuaderno público No. 1 del Expediente. Cuando en la presente resolución se haga referencia al "Expediente" el mismo corresponde al Radicado con No. 13-103403.

⁶ Escrito radicado con el No. 13-103403 del 23 de abril de 2013. Folios 13 y 14 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

⁷ Escrito radicado con el No. 13-103403 del 23 de abril de 2013. Folios 15 y 16 del cuaderno público No. 1 del Expediente

⁸ Folios 879 a 928 del cuaderno público No. 4 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

pasivo de la conducta, por su parte, que es quien recibe la directriz sin importar si es ejecutada o no, correspondería en este caso a todos los transportadores de carga que reciben y pueden llegar a acatar las recomendaciones de tales asociaciones, dada la influencia que las mismas tienen en el mercado en virtud de su presencia en el territorio nacional.

En cuanto al elemento objetivo, esto es, el acto de influenciación imputado, este se fundamentó en diferentes pruebas que se encuentran en el Expediente, entre las que se destacan evidencias de reuniones y correos electrónicos en los que se pone de presente que la **ATC** y la **ACC** tenían la intención de expedir, y efectivamente habrían elaborado, una "tabla de fletes" que buscaba "intervenir la actividad transportadora en Colombia" y ser adoptada por los transportadores de carga terrestre, quienes debían considerarla para negociar con la empresa de transporte de carga los valores a pagar para cada viaje. Con tal comportamiento, las asociaciones habrían buscado suplantar al gobierno como ente regulador al tratar de imponer una "tabla de fletes" que fuera en sentido contrario al esquema de libertad tarifaria dispuesto por el Gobierno.

Finalmente, la imputación relacionada con el artículo 1 de la Ley 155 de 1959 (prohibición general) se hizo en concordancia con lo dispuesto el artículo 46 del Decreto 2153 de 1992 (prohibición de conductas que afecten la libre competencia), y se fundamentó en que la conducta de influenciación antes referida también constituiría una práctica que de alguna forma podría limitar la libre competencia, al oponerse abiertamente a un mercado regido por un modelo de oferta y demanda, vigilado y monitoreado por el **MINTRANSPORTE**. Sobre el particular, se aclaró que esto no significa que se trate de dos infracciones distintas, sino que se parte de la hipótesis según la cual con una misma conducta se habrían violado dos disposiciones, de manera que, en caso de probarse el comportamiento, este sería objeto de una sola sanción.

TERCERO: Que una vez notificada la Resolución de Apertura de Investigación con Pliego de Cargos y corridos los términos para solicitar y aportar pruebas⁹, mediante la Resolución No. 3043 del 22 de enero de 2018 –confirmada mediante Resolución No. 9992 del 15 de febrero de 2018–, la Delegatura ordenó practicar algunas pruebas solicitadas por los investigados, rechazó otras, y decretó de oficio las que consideró conducentes, pertinentes y útiles para la investigación.

Por su parte, mediante Resolución No. 38142 del 31 de mayo de 2018, la Superintendencia de Industria y Comercio decretó de oficio pruebas adicionales (financieras), y mediante Resolución No. 56367 del 8 de agosto de 2018 rechazó una solicitud de nulidad, por resultar infundada.

CUARTO: Que el 7 de mayo de 2018, una vez culminó la etapa probatoria y se agotó el trámite previsto en el artículo 1 de la Ley 155 del Decreto 19 de 2012, el Superintendente Delegado para la Protección de la Competencia presentó ante el Superintendente de Industria y Comercio, el Informe Motivado con el resultado de la etapa de instrucción (en adelante, Informe Motivado)¹⁰, en el cual recomendó:

- Declarar administrativamente responsable y sancionar a las siguientes asociaciones:

ASOCIACIONES INVESTIGADAS	IDENTIFICACIÓN (NIT)
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS ACC	830023807-7
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ EN LIQUIDACIÓN	900427565-8
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO ¹¹	901006672-5
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN	900341359-6
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN	826001074-6

⁹ Artículo 52 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 155 del Decreto 19 de 2012.

¹⁰ Folio 3698 del cuaderno público No. 17 del Expediente.

¹¹ Identificada en la Resolución de Apertura de Investigación con Pliego de Cargos y en el Informe Motivado como **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ARMENIA**.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

ASOCIACIONES INVESTIGADAS	IDENTIFICACIÓN (NIT)
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA EN LIQUIDACIÓN	900245731-2
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOGOTÁ CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN	900107138-3
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN	900075990-3
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN	809010253-4
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA EN LIQUIDACIÓN ¹²	900327209-1
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE	900144519-3
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE DEL CAUCA EN LIQUIDACIÓN	900114617-9
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO	900212395-9
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES	900371375-2
ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA ATC	800089492-5

- Declarar administrativamente responsable y sancionar a las siguientes personas naturales vinculadas con las asociaciones investigadas:

PERSONAS NATURALES VINCULADAS CON LA ATC		
NOMBRE	CÉDULA	CARGO
LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA	71.595.264	Director Ejecutivo Nacional
JUAN CARLOS MORENO PÉREZ	71.672.034	Miembro de Junta Directiva
GUILLELMO CHICA RIVERA	70.094.698	Miembro de Junta Directiva
ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA	42.875.484	Presidente
DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA	70.054.404	Vicepresidente Miembro de Junta Directiva
OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO	43.064.280	Miembro de Junta Directiva
WEIMAR VALLEJO ARIAS	15.432.590	Miembro de Junta Directiva
JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA	645.560	Miembro de Junta Directiva
JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR	15.444.941	Miembro de Junta Directiva
GUSTAVO MONTOYA URREGO	70.074.604	Miembro de Junta Directiva

PERSONAS NATURALES VINCULADAS CON LA ACC		
NOMBRE	CÉDULA	CARGO
PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ	16.628.950	Representante legal Presidente Nacional
JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ	79.660.088	Secretario
OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA	8.248.044	Presidente seccional Antioquia-Chocó

¹² Identificada en la Resolución de Apertura de Investigación con Pliego de Cargos y en el Informe Motivado como ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL DOSQUEBRADAS EN LIQUIDACIÓN.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

PERSONAS NATURALES VINCULADAS CON LA ACC		
NOMBRE	CÉDULA	CARGO
JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO	14.211.208	Presidente seccional Tolima
JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO	1.085.252.339	Presidente seccional Pasto
JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO	79.146.226	Presidente seccional Bogotá Cundinamarca
GUSTAVO BETANCOURT PRADA	13.924.140	Presidente seccional Atlántico y Bolívar
OLGA PIEDAD SUA VANEGAS	51.727.046	Directora ejecutiva seccional Atlántico y Bolívar y posteriormente presidenta de la seccional.
JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO	91.203.053	Presidente seccional Santander
JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID	10.066.038	Vicepresidente seccional Risaralda
JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR	18.505.392	Presidente seccional Dosquebradas
JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES	16.636.406	Presidente seccional Valle
WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA	10.660.606	Presidente seccional Valle del Cauca
ELIZABETH GUERRA RICO	42.790.792	Presidente seccional Antioquia-Chocó
ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO	13.010.019	Presidente seccional Ipiales
ALBERTO ARANGO PERDOMO	14.442.737	Presidente seccional Quindío
TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA	17.321.866	Presidente seccional Meta
OCTAVIO FIERRO POLANCO	14.952.874	Miembro de Junta Directiva
DAIRO MURILLO CHALARCA	60.124.416	Presidente seccional Caquetá
PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO	17.621.683	Presidente seccional Huila
HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO	74.369.367	Presidente seccional Boyacá

- **ARCHIVAR** la presente actuación administrativa en favor de **ÁLVARO DARÍO SANÍN CALAD**¹³, presidente de la **ATC**, y **HÉCTOR MAURICIO REYES**¹⁴, presidente de la **ACC SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN**.
- **ARCHIVAR** la presente actuación administrativa en favor de la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAUCA**, así como a la persona natural vinculada con esta asociación, **TULIO ENRIQUE PRADO CERÓN**, presidente de la **ACC SECCIONAL CAUCA**¹⁵.

¹³ Si bien **ÁLVARO DARÍO SANÍN CALAD** ocupó el cargo de presidente de la **ATC** hasta el 28 de octubre de 2011, se encontró demostrado que no ejerció las funciones y responsabilidades correspondientes a su cargo durante el período objeto de la investigación.

¹⁴ **HÉCTOR MAURICIO REYES** fue condenado a 48 meses de prisión por el delito de omisión de agente retenedor. Durante el tiempo de su detención tuvo múltiples problemas de salud, por lo que tuvo que ser remitido a diferentes tratamientos médicos. Por lo anterior, se encontró demostrado que no asistió a ningún encuentro relacionado con los hechos objeto de investigación.

¹⁵ Se encontró demostrado que la **ACC SECCIONAL CAUCA** no se encontraba constituida como persona jurídica para la época de los hechos investigados. En la misma línea, **TULIO ENRIQUE PRADO CERÓN**, presidente de la **ACC SECCIONAL CAUCA**, fue reconocido por la presidencia nacional de la **ACC** como representante legal de la **ACC SECCIONAL CAUCA** y delegado del Cauca ante la Junta Directa Nacional por documento fechado 15 de septiembre de 2013.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En cuanto a los actos anticompetitivos imputados a los investigados, la Delegatura señaló lo siguiente:

La Delegatura encontró que los agentes investigados crearon, promovieron y difundieron una "tabla de fletes" de los servicios de transporte de carga entre el 14 de junio de 2011 y el 11 de octubre de 2013 –periodo en el cual el **MINTRANSPORTE** determinó que las tarifas de los servicios de transporte serían fijadas en libre competencia–, contrariando así las disposiciones del **MINTRANSPORTE** y el régimen de protección de la libre competencia económica.

En relación con la conducta, inició la Delegatura por hacer una descripción de la regulación que en materia de transporte de carga se ha proferido por parte del **MINTRANSPORTE**. Sobre el particular se destacó el Decreto 2092 de 2011, que rigió hasta el 11 de octubre de 2013, mediante el cual se determinó que las tarifas de transporte serían fijadas bajo un sistema de libre competencia, con excepciones de intervención en aquellos casos en los que se evidenciaran pagos sistemáticos por debajo de los costos eficientes, es decir un régimen de libertad vigilada.

Así mismo, se hizo mención al Decreto 2228 de 2013, mediante el cual el **MINTRANSPORTE** dispuso que los agentes participantes en el mercado (generador de la carga, empresa de transporte y propietario, poseedor o tenedor del vehículo) podrían regular sus relaciones libremente sin que en ningún caso se pudieran efectuar pagos por debajo de los costos eficientes de operación, los cuales se obtendrían atendiendo a la información de costos reportada y contenida en el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga, SICE – TAC.

Posteriormente, la Delegatura se encargó de describir el mercado presuntamente afectado. Entre los elementos de la descripción del mercado resultaron relevantes, por un lado, los agentes: (i) el generador de la carga¹⁶; (ii) la empresa de transporte¹⁷; (iii) el propietario¹⁸, poseedor, tenedor o conductor del vehículo de transporte (transportadores/camioneros); y (iv) el destinatario de la carga¹⁹, y por el otro, las formas de remuneración entre estos agentes, a saber:

- **Flete:** el cobro que le hace la empresa de transporte al generador de la carga por la prestación del servicio.
- **Valor a pagar:** la remuneración pactada entre la empresa de transporte y los propietarios, poseedores, tenedores o conductores de los vehículos, por ponerlo a disposición de la primera para la prestación del servicio de transporte.

Al respecto, precisó la Delegatura que la presunta conducta configurada en el presente caso habría correspondido específicamente al "valor a pagar", pues los precios de las tablas creadas y difundidas por los investigados estaban destinadas a influenciar la remuneración que debía cobrar el propietario/conductor del vehículo a las empresas de transporte.

Aseguró la Delegatura que el aparente acto de influenciación objeto de investigación, se habría dado como consecuencia de la inconformidad que manifestaron la **ACC** y la **ATC** por el cambio en la regulación que introdujo el Decreto 2092 de 2011, asociaciones que pretendieron asumir sin legitimidad alguna la función del regulador e indicar a sus agremiados –que superaban para la época de los hechos los 100.000 asociados– el valor que debían cobrar por sus servicios a la empresa de transporte.

Frente a la conducta se encontró que en efecto las dos asociaciones elaboraron una "tabla de fletes" distribuida entre los asociados y por la cual se promovió un régimen tarifario opuesto al mecanismo de oferta y demanda, establecido en la regulación vigente para ese entonces.

Dicha conducta se acreditó con diversas pruebas directas, como documentos y declaraciones. En efecto, se encontraron documentos que dan cuenta de reuniones entre las asociaciones con el fin

¹⁶ El generador es quien tiene la necesidad de trasladar la carga de un lugar a otro, es decir, es el usuario del servicio.

¹⁷ La empresa de transporte es una persona jurídica habilitada por el **MINTRANSPORTE** para prestar el servicio.

¹⁸ Es quien pone a disposición de la empresa de transporte el vehículo, a través de un contrato de vinculación con la misma.

¹⁹ El destinatario es la persona natural o jurídica a quien va dirigida la mercancía.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

de crear una "tabla de fletes", por ejemplo, el documento denominado "CONVOCATORIA A REUNIÓN DE CARÁCTER GREMIAL DE JUNTA DIRECTIVA ATC" en el que se relacionó una reunión del 8 de agosto de 2012 en que se concertó, entre otras cosas, el diseño una "tabla de fletes".

En el mismo sentido, la Delegatura resaltó el documento denominado "REUNIÓN ORDINARIA JUNTA DIRECTIVA ATC" del 25 de octubre de 2012, en el que se incluyó como tema a tratar "conocer y discutir sobre la conveniencia de los valores a presentar en la tabla de fletes ATC que se publicará".

Por otro lado, el 16 de noviembre de 2012²⁰ la ATC publicó en su blog la reunión celebrada en el Country Club de Ejecutivos de Medellín el 15 de noviembre de 2012 entre la Junta Directiva de la ATC y "con al menos 30 empresarios del transporte" en la que se discutió sobre "la situación actual del sector de carga en Colombia, el modelo de regulación económica a través del SICE –Sistema de Información de Costos Eficientes-, su funcionalidad, efectos reales y efectividad", entre otros asuntos. Según la misma página web "algunas frases que salieron de la reunión" fueron las siguientes:

"Hoy se negocia a libre oferta y demanda, pero la sobreoferta vehicular tiene los fletes por el suelo.

(...)

Las empresas y los propietarios deben unirse, no jalar cada uno por su lado. Somos aliados comerciales no competencia.

(...)

Los fletes están muy bajos y los costos operativos van para arriba. Necesitamos intervenir la actividad transportadora en Colombia. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Otra prueba del elemento objetivo de la conducta de influenciación es el documento denominado "ACTA DE JUNTA DIRECTIVA No. 8" en el que se relacionó la reunión del 6 de diciembre de 2012²¹, en la que se deja constancia de la reunión de la Junta Directiva de la ATC para afinar los detalles de la elaboración y distribución de la "tabla de fletes", la cual se realizaría conjuntamente con la ACC:

(...)

Don Orlando comenta que se reunió con ACC para manejar TABLA DE REFERENCIA CON BASE EN COSTOS y se planea mandar a hacer distribución.

(...)

Se acordó crear una propuesta por ATC, ACC en la cual escogieron regiones por el conocimiento de cada uno para hacerla más realista.

(...)" (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Además de todas estas pruebas que dieron cuenta de la existencia de reuniones y encuentros para expedir una "tabla de fletes" con la que se indicara a los miembros del gremio cuánto cobrar por sus servicios, se encontraron diversos documentos que acreditaron su efectiva expedición y divulgación. De hecho, la Delegatura destacó el correo electrónico con asunto "ACC Urgente REUNIÓN" remitido desde la dirección accdesintegracion@hotmail.com (correo institucional de una de las asociaciones) a PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ, presidente de la ACC, y con copia a los presidentes o miembros de seccionales de dicha organización, que contenía como archivo adjunto el formato original del volante proferido por la ACC, en el cual se convocó a todos los "conductores, camioneros, propietarios y afines" a una reunión el 21 de enero de 2013, con el propósito de, entre otros, "actualizar la tabla de costos. No más SICE, ni libertad vigilada, está comprobado que es la quiebra de los camioneros."

²⁰ Folio 8 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

²¹ Folios 423 a 426 del cuaderno reservado ATC No. 1 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Así mismo, se encontró el documento denominado "ACTA EXTRAORDINARIA DE JUNTA DIRECTIVA No. 1" de la ATC del 10 de enero de 2013²², en el que se consignó como un punto de la reunión la "DISTRIBUCION DE TABLA DE REFERENCIA CON BASE EN COSTOS".

En efecto, las asociaciones elaboraron la "tabla de fletes" y mediante escrito del 24 de enero del 2013²³ fechado en Buenaventura, Valle del Cauca, y suscrito por representantes de la ACC y la ATC, se estableció que:

"ACC y ATC han acordado los valores de la tabla anexa que hemos revisado conjuntamente para sacar 100 mil ejemplares impresos de la tabla de fletes la cual llevará el logo de ACC y el de ATC. Así mismo contará con la publicidad de Kenworth de La Montaña y Navitrans."

Realizaremos distribución a través de 12 ciudades inicialmente para lo cual esperamos contar con el trabajo conjunto entre ACC y ATC. Para reforzar el tema de comprensión y defensa de la tabla realizaremos reuniones en diferentes ciudades que programemos de común acuerdo.

Para constancia y aprobación firmamos en la ciudad de Buenaventura a los 24 días del mes de enero de 2013.

(...)" (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Con posterioridad a este documento, se encontraron publicaciones en la página web de la ATC del 13 y el 24 de febrero de 2013, en las que se indica expresamente: "(...) **hemos decidido entre ATC y ACC emitir una tabla con los fletes que debemos cobrar a las empresas a partir del 16 de febrero de 2013.** (...)"²⁴. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Con un texto similar se hallaron comunicaciones de febrero de 2013, como el correo electrónico del 11 de febrero de 2013²⁵, con el asunto "Fwd: Volvemos a la tabla de fletes!", remitido por la ATC a través de la dirección *comunicaciones@atc.com.co*, dirigido a **CARLOS HUMBERTO BALLESTEROS**, representante legal de la Cooperativa Multiactiva y de Transporte de Santander - CETER:

"Volvemos a la tabla de fletes"

DESDE EL 16 DE FEBRERO ENTRARÁ EN VIGENCIA LA TABLA DE FLETES EMITIDA ENTRE ATC Y ACC

*Debido a los altos costos operativos de nuestro sector y a los bajos fletes que se manejan en Colombia en estos momentos, irrespetando y desconociendo totalmente lo propuesto por el Sistema de Información de Costos Eficientes –SICE– del Ministerio de Transporte, **hemos decidido entre ATC y ACC emitir una tabla con los fletes que debemos cobrar a las empresas a partir del 16 de febrero de 2013.***

(...)" (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Tal comunicación contiene como adjunto la denominada "tabla de fletes para vehículos de transporte terrestre" elaborada por la ATC y la ACC:

²² Folios 434 a 435 del cuaderno reservado ATC No. 1 del Expediente.

²³ Folios 18 y 19 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

²⁴ Folios 13 a 14 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

²⁵ Folio 176 del cuaderno público No. 1 del Expediente. (PDF: Correo de Asociación de Transportadores de Carga – [Asociación de Transportadores de Carga ATC] Tabla de referencia para -1)

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

TABLA DE FLETES PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA
(Para que el camionero sepa lo que debe cobrar)

Categoría																			
Categoría																			

KENWORTH DE LA MONTAÑA
Nuestra línea Nacional
018000161611
www.kenworthcolombia.com

TABLA DE FLETES PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA
(Para que el camionero sepa lo que debe cobrar)
FEBRERO DE 2013

- * Las tarifas que gobiernan los costos y aranceles con los que cada camionero debe cobrarle y/o recibirlo con sus clientes deben tenerse en cuenta para el cumplimiento del transporte terrestre en el sistema del generador (Artículo de agosto y el Decreto 2002 de 2011)
- * La empresa de transporte no podrá cobrarle precios ni tarifas por la Ley (Artículo 10 Decreto 2002 de 2011)
- * La empresa de transporte autorizada en Colombia por el Consejo de los Oficios (CO) de los Oficios Agrarios a la promulgación de las tarifas (Artículo 9 Decreto 2002 de 2011)
- * La empresa de transporte o intermediario de la compañía generador (Gente de Oficio) debe cobrar (Artículo 11 Decreto 2002 de 2011) a través de un (1) y pagarle (Artículo 12 Decreto 2002 de 2011) por medio de un (1) y pagarle (Artículo 13 Decreto 2002 de 2011)
- * Las tarifas que gobiernan los costos y aranceles con los que cada camionero debe cobrarle y/o recibirlo con sus clientes deben tenerse en cuenta para el cumplimiento del transporte terrestre en el sistema del generador (Artículo de agosto y el Decreto 2002 de 2011)
- * La tarifa máxima de flete no debe ser inferior al 10% del valor de la carga
- * En el caso de fletes en rutas de larga distancia, el costo de los combustibles y los costos de operación deben ser calculados en base a los precios de referencia de los combustibles y los costos de operación del 85% del valor de los fletes y los costos de operación del 15% de los fletes
- * Las tarifas de flete de los vehículos de transporte terrestre deben tenerse en cuenta para el cumplimiento del transporte terrestre en el sistema del generador (Artículo de agosto y el Decreto 2002 de 2011)
- * La presente tabla está en vigor a partir de febrero de 2013

Cualquier irregularidad o denuncia, comuníquese con su gremio.

Además de las pruebas expuestas, entre otras documentales presentadas por la Delegatura en su Informe Motivado, se resaltaron declaraciones como la de PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ, presidente de la ACC, quien, entre otras, indicó que:

"DELEGATURA: ¿Pero entonces ustedes lo que hicieron fue tomar los costos de lo que presenta el ministerio en la tabla del SICE?

PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ: No, en ese tiempo no se llamaba así, eran los costos que tenía el Gobierno en su página del Ministerio y lo que hicimos fue actualizarlos a la fecha del 2012, se revisa cuánto ha subido el combustible ACPM, cuánto subían las llantas etc., entonces se actualizó, pero el Gobierno hasta el 85% momento no ha sacado... en ese momento el gobierno no la sacó, pero tampoco nos dijo que no la sacáramos, entonces la radicamos y el Gobierno no contestó, entonces hizo caso omiso.

Entonces ese silencio administrativo nos dio la oportunidad para salir al camionero a decirle y a enseñarle cómo se manejan los costos"

Aunada a esta declaración, la Delegatura destacó otras declaraciones como las de JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO, presidente de la ACC SECCIONAL BOGOTÁ-CUNDINAMARCA y JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA, representante legal de la ACC SECCIONAL VALLE DEL CAUCA, que darían cuenta de la expedición de la "tabla de fletes", incluso con posterioridad a que se promulgara el Decreto 2228 de 2013:

"DELEGATURA: ¿Por qué se decidió crear esa referencia?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: ¿Por qué se decidió crear esa referencia? Porque como estábamos trabajando bajo oferta y demanda, y el parque automotor está sobre ofertado. Entonces a nosotros el lavado de activos nos tenía, nos tiene, en una crisis tremenda. Entonces hay gente que no le importa llevar una carga de equis parte a equis parte, así no le quede nada, con tal de lavar su dinero. Entonces se hizo esa tabla de referencia para que el transportador tuviera, más o menos, una base de cuánto sería lo mínimo que pudiera transportar. Que, inclusive, ni siquiera se tiene en cuenta porque la gente trabaja a menos precio.

DELEGATURA: ¿Cuándo hicieron Ustedes esa tabla de referencia?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: No, eso se ha ido haciendo. En el 2008, en el 2009. Legalmente en el 2008 la teníamos. Nos la quitaron en el 2011. Y de ahí para acá se ha hecho. Se ha ido mejorando a nivel del costo de la canasta, como se vaya aumentando."

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Ahora bien, teniendo en cuenta que algunos de los investigados argumentaron que la información contenida en la tabla creada por la **ACC** y la **ATC** tenía un fin meramente informativo y que los valores allí contenidos correspondían a la reproducción de la información publicada en la página web del **MINTRANSPORTE**, la Delegatura realizó una comparación de la tarifa del "valor a pagar" de la tabla expedida por la **ACC** y la **ATC** para enero de 2013, con las tarifas estimadas por el **MINTRANSPORTE** para la misma época con fines regulatorios diferentes de la fijación del precio, frente a lo cual la Delegatura resaltó que las asociaciones se propusieron influenciar el cobro de un precio significativamente superior en la mayoría de las rutas y que las diferencias más altas se ubicaron en los trayectos más cortos.

En efecto, concluyó la Delegatura que la tarifa del "valor a pagar" consignada en la tabla de las asociaciones **ACC** y **ATC** fue superior a los valores publicados por el **MINTRANSPORTE** en la mayoría de las rutas, reflejando en algunas de ellas diferencias que superaban el 100%.

Con base en lo expuesto, el Informe Motivado encontró probada la existencia de una conducta de influenciación de precios ejecutada por parte de las asociaciones investigadas, prevista en el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992. Tal conducta, a su vez, habría significado una violación de la prohibición general contenida en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959, lo cual significa que con una sola conducta se infringieron dos disposiciones (una de carácter general y otra de carácter especial), hecho que conduciría a una única sanción. En lo que concierne al artículo 46 del Decreto 2153 de 1992, este se analizó en concordancia con la prohibición general antes señalada.

QUINTO: Que en cumplimiento del procedimiento previsto en el artículo 52 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 155 del Decreto 19 de 2012, se dio traslado del Informe Motivado a los investigados, quienes dentro del término establecido para tal fin manifestaron sus observaciones al mismo, y cuyos argumentos se resumen a continuación:

5.1. Observaciones presentadas por la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES y JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO

- De conformidad con lo dispuesto en la Ley 1340 de 2009, la Ley 1437 de 2011 y la jurisprudencia del Consejo de Estado, es claro que la Superintendencia de Industria y Comercio tiene un término de 5 años para poder sancionar y que dicho término empieza a contarse desde el último hecho generador de la conducta si es falta instantánea, o desde que la entidad tuvo conocimiento de su ocurrencia si es falta continuada.
- Si el término de caducidad de la conducta endilgada por la Superintendencia de Industria y Comercio a la **ACC** y a sus representantes legales se determina desde el conocimiento del último hecho generador, este debe contarse desde el 23 de febrero de 2013, ya que está plenamente probado que la conducta fue desplegada por la **ACC** ese día y, además, no se tienen más pruebas concretas de otra fecha cierta.
- Si la conducta investigada, tal y como la quiere hacer ver el Superintendente Delegado, fue desplegada durante todo lo corrido del año 2013, a partir del 23 de febrero hasta el 11 de octubre de ese año, fecha en que entró en vigencia el Decreto 2228 de 2013, y sobre lo cual no tiene material probatorio y solo aduce declaraciones en las que no se establecen fechas ciertas, esta debe tomarse como continuada, y la fecha de caducidad debería contarse desde que tuvo conocimiento de la conducta, esto es, 13 de abril de 2013.
- El material probatorio para establecer la fecha de la comisión de la conducta después del 23 de febrero de 2013 no es suficientemente claro, toda vez que la simple expresión "se reajustará cada tres meses" no es indicativa de que en efecto se hubiera hecho. Como su realización es una duda, debe darse aplicabilidad al principio "in dubio pro reo" en vez de tomarse el hecho como cierto.
- Las declaraciones de los testigos que la Delegatura acoge afirman que sí se hizo la "tabla de fletes", pero no señalan fechas ciertas y determinadas. Además, las declaraciones del año 2013 (como la declaración de **OLIVA ELENA RENDÓN RESTREPO** del 7 de junio de 2013) nunca señalaron la realización de la actualización de dicha tabla, y las declaraciones del año 2015 pueden haber sido desajustadas por el paso del tiempo de los declarantes.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

- Debe tomarse como fecha de la comisión de los hechos o bien el 13 de junio de 2013 (de conformidad con la declaración de **OLIVA ELENA RENDÓN RESTREPO**), o establecerse que la conducta fue continuada, ya que no ha sido probada la realización de hechos generadores de la conducta más allá de esa fecha. Queda un gran interrogante sobre si se actualizó o no dicha "tabla de fletes" de marzo de 2013.
- No es dable que con supuestos tomados de declaraciones no precisas en materia de fechas de las tablas de fletes, se tome como fecha cierta y determinada la entrada en vigencia del Decreto 2228 de 2013. Esto lo hace la Delegatura con el único fin de prolongar la fecha de caducidad y tapar la negligencia de su equipo investigador, que tuvo más de 5 años para adelantar dicha investigación y no lo hizo en debida forma.
- Toda duda favorece al investigado en el derecho sancionador, teniendo en cuenta que este es un principio del derecho penal que tiene que ser acogido por el derecho administrativo. El Despacho no puede pasar por alto tal criterio.
- Debe primar la presunción de inocencia, teniendo en cuenta que se presentan muchas dudas sobre la participación de la **ACC** –seccional Boyacá– en la conducta investigada, en la medida en que no se tiene el acta de la realización de la Junta Directiva Nacional, ni el acta de la asistencia a tal encuentro, ni los valores del SICE-TAC para la fecha de los hechos, ni los datos estadísticos efectivamente recolectados de la influencia que pudo tener en los valores a pagar de la "tabla de fletes".
- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 84 del Código Contencioso Administrativo, la nulidad de los actos administrativos procede, entre otros supuestos, cuando media falsa motivación. Pues bien, en este caso, a partir de los hechos endilgados se están tomando connotaciones diferentes a su realidad, ya que claramente la "tabla de fletes" únicamente es un documento informativo con datos ya publicados por el **MINTRANSPORTE** en el sistema SICE-TAC, como lo afirmó **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ**.
- La redacción de la norma que prohíbe la fijación de precios en Colombia no permite inferir con total certeza que tales acuerdos tengan un carácter restrictivo absoluto, que haga innecesario comprobar que estos verdaderamente menoscaban la libre competencia. En línea con lo anterior, la aplicación de las normas sobre libre competencia debe ser el producto de un análisis económico tendiente a identificar el efecto general que sobre la competencia causó el respectivo acuerdo o práctica. Puede haber acuerdos que conduzcan a mayores eficiencias.
- Para el Consejo de Estado lo que resulta determinante, además de la existencia del acuerdo, es que este haya tenido por objeto o como efecto la fijación directa o indirecta de precios. Sin embargo, omitió definir el sentido de las expresiones "por objeto" o "como efecto" y no estableció criterios para poder distinguir un concepto de otro. Esta imprecisión condujo al Consejo de Estado a fundamentar su decisión en consideraciones que no guardan relación con el principio de eficiencia económica y que conducen a la responsabilidad objetiva.
- En Colombia no existen acuerdos ilegales *per se*, porque esta categoría de acuerdos no se encuentra expresamente regulada en las normas de competencia. Además, en el país no existen directrices como en Europa que permitan inferir que las restricciones por objeto suelen ser más gravosas y que, por lo tanto, no es necesario demostrar sus efectos restrictivos.
- El Consejo de Estado no aceptó la tesis de la Superintendencia de Industria y Comercio consistente en que los acuerdos de precios son anticompetitivos por el solo hecho de existir, sino que, por el contrario, le atribuyó relevancia a las expresiones "por objeto" y "por efecto". Por eso resulta desafortunado que haya omitido explicar el alcance de ambos términos y que los haya relacionado con la comprobación de la existencia de un componente subjetivo en la norma, máxime cuando es claro que no es la intención de las partes lo que determina el carácter anticompetitivo de una conducta empresarial, sino su efecto general sobre el principio de eficiencia económica.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

5.2. Observaciones presentadas por ÁLVARO DARÍO SANÍN CALAD, LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA, JUAN CARLOS MORENO PÉREZ, GUILLERMO CHICA RIVERA, DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA, OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO, WEIMAR VALLEJO ARIAS, JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA, JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR y GUSTAVO MONTOYA URREGO

- En la investigación se alude a una supuesta reunión de la junta directiva de la **ATC** con diferentes representantes de las empresas transportadoras, que se habría llevado a cabo el 15 de noviembre de 2012. Sobre el particular, se pone de presente que este hecho no fue probado y que, incluso, de las declaraciones rendidas por los representantes legales de dichas empresas se infiere que tal reunión nunca se dio. Adicionalmente, la caducidad de la acción sancionatoria por este hecho operó el 15 de noviembre de 2017.
- También se hace alusión a otro hecho que tuvo lugar el 11 y 13 de febrero de 2013, donde supuestamente se habría dado a conocer como noticia que los transportadores desconocerían las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional para regular las relaciones económicas en el mercado de fletes. Al respecto, se resalta que un "*pasquin de prensa y/o blog de internet*" no es el medio idóneo para probar el hecho aducido y que, además, resulta cierto e indiscutible que la caducidad de la acción sancionatoria por este hecho operó el 13 de febrero de 2018.
- Otro hecho tenido en cuenta en la investigación habría tenido lugar el 13 de febrero de 2013, y consistió en la supuesta publicación en la página web de la **ATC** de una "*tabla de fletes*" emitida conjuntamente entre **ATC** y **ACC**. Al respecto, se anota que este hecho es falso, pues la página web de la **ATC** es www.atc.com.co y lo que se observa en el Expediente es un "blog" que no fue creado ni administrado por ninguno de los investigados y que no está acreditado que sea propiedad de la **ATC**. Además, resulta cierto e indiscutible que la caducidad de la acción sancionatoria por este hecho operó el 13 de febrero de 2018.
- Un hecho más habría ocurrido el 24 de febrero de 2013, consistente en que supuestamente la **ATC** habría publicado en su página web una nota en la que informaba que junto con la **ACC** proponía revivir la "*tabla de fletes*". Este hecho es falso por las mismas razones aducidas en el punto anterior. Además, resulta cierto e indiscutible que la caducidad de la acción sancionatoria por este hecho operó el 24 de febrero de 2018.
- En la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos el Superintendente Delegado no hizo alusión a una conducta de tracto sucesivo, ni señaló que los hechos se hubieran realizado en un periodo comprendido entre el 12 o 13 de febrero y el 11 de octubre de 2013. Tampoco señaló que se hubieran publicado trimestralmente otras tablas de fletes diferentes a la que supuestamente se publicaron el 13 de febrero de 2013. El planteamiento de la caducidad del Superintendente Delegado –que extiende la conducta hasta octubre de 2013– lo único que denota es su falta de imparcialidad, buena fe, moralidad y transparencia.
- Pretender sancionar por unos hechos que no fueron señalados con precisión y claridad en la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos sería una grave violación al debido proceso, constituiría una evidente transgresión al principio de congruencia y, en consecuencia, a los derechos de defensa y contradicción.
- El Superintendente Delegado, en su Informe Motivado, manifestó que no existía duda de que la "*tabla de fletes*" había entrado en vigencia a partir de enero de 2013. Sin embargo, el fundamento fáctico de investigación sostuvo que **ATC** había publicado la tabla el 13 de febrero del mismo año. No se entiende cómo la supuesta tabla habría entrado a regir antes de su publicación.
- Hubo irregularidades en la audiencia de conciliación –que se declaró fallida por la inasistencia del quejoso– que hacen evidentes la temeridad y mala fe del Superintendente Delegado y su equipo de trabajo: se le ocultó la citación al quejoso, pues se le envió a una dirección errada; existen tachones y enmendaduras en los números de folios; se incorporó la citación después de varios meses; se omitió citar al quejoso nuevamente una vez se evidenció que la dirección no correspondía; se omitió levantar un acta donde se dejara constancia de los motivos reales por los cuales el quejoso no asistió a la audiencia; entre otros. Se reitera la solicitud presentada en la audiencia de que se decrete la nulidad de tal diligencia y de las etapas siguientes, en consideración a las irregularidades presentadas en esta fase.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

- Las pruebas en que se fundamentaron los cargos y que se recaudaron antes de la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos están "contaminadas" por vicios de nulidad, pues las visitas de inspección no cumplieron con las formalidades probatorias previstas en el Código General del Proceso para la inspección judicial, las declaraciones tampoco cumplieron con las formalidades procesales correspondientes y las pruebas no fueron objeto de contradicción.
- El Superintendente Delegado eligió entender el concepto de "indagación preliminar" como a bien le pareció, pese a que existe una norma con rango de Ley Estatutaria que definió y desarrolló el concepto en procesos administrativos como el que nos ocupa. En lugar de aplicar la analogía, prefirió "preponderar su ego y arbitrariedad", sin tener en cuenta que la Corte Constitucional, en la misma Sentencia C-284 de 2015, sostuvo que los jueces deben ajustar todas sus decisiones a la Ley.
- Las declaraciones que ilegítima e irregularmente se tomaron en inspecciones judiciales que se practicaron a las agremiaciones **ATC** y **ACC** son nulas de pleno derecho y no pueden servir como fundamento probatorio para soportar los cargos. Yerra el Superintendente Delegado al considerar que el derecho de contradicción de una declaración se ejerce permitiendo acceder a una grabación. El derecho se ejerce en audiencia pública, con la posibilidad de interrogar al declarante, lo cual evidentemente no ocurrió por la temeridad e irregularidad con que ha actuado la Entidad.
- En virtud al derecho de asociación y de protesta, los gremios adelantaron actividades académicas con miras a establecer unos valores de referencia de los costos del transporte de carga en cada ruta, algo que debió hacer el Gobierno Nacional considerando que el transporte público de carga es un derecho público esencial.
- Las ilegales declaraciones en las que el Superintendente Delegado se fundamentó permiten inferir, antes que prácticas restrictivas de la competencia por parte de los transportadores de carga, prácticas abusivas de posición dominante de los generadores de carga, así como una legítima protesta del gremio transportador, que más allá de pretender influenciar el mercado, pretendía que el Gobierno interviniera para que su mínimo vital, su dignidad humana y sus derechos fundamentales no se vieran menoscabados. Lo anterior, con ocasión del cambio de política que adelantó el mismo Gobierno y que no estuvo antecedido de un estudio técnico de costos, conforme con lo ordenado en la Ley 336 de 1996.
- La Delegatura no ha hecho nada para investigar y atender la problemática de abuso de posición de dominio de los generadores de carga en las contrataciones de transporte de carga en Colombia, aun cuando la Resolución No. 757 de 2015, en su artículo 4, ordenó efectuar acciones al respecto.
- Durante los hechos objeto de investigación estaba vigente el Decreto 2092 de 2011, que estableció un modelo de libertad vigilada en el mercado del transporte de carga. Sin embargo, tal decreto no respetó lo dispuesto en la Ley 336 de 1996, ya que no se efectuaron los estudios de costos que servirían de base para el establecimiento de tal modelo. El Decreto ordenó también que el **MINTRANSPORTE** contara con un sistema de información de costos de referencia, el cual nunca existió, hecho que motivó la realización de reuniones y movilizaciones en consideración a que se evidenciaba una sobreoferta vehicular y se auspiciaba un escenario de abuso de posición dominante por parte de los generadores de carga.
- La lucha gremial de los transportadores de carga versa sobre la dignificación de las condiciones laborales de una población vulnerable que merece protección del Estado, y que para la época de los hechos, incluso ahora, atraviesa por condiciones deplorables en términos de jornadas de trabajo, restricciones vehiculares, derrumbes, cierres de vías, ineficiencias de los generadores de carga en los cargues y descargues de mercancías, entre otros.
- Las conocidas "tablas de fletes" no han establecido "precios" o "tarifas" al transporte público terrestre automotor, sino "valores de referencia" de los "costos" de la operación del transporte, los cuales lamentablemente no son asumidos por los empresarios de transporte, sino por las humildes personas naturales que prestan el servicio.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

- Si acaso se expidió una "tabla de fletes" por parte de los investigados, lo cual no está acreditado, dicha tabla únicamente vendría a sugerir unos valores promedio de los "costos de referencia" para que los transportadores pudieran conocer y negociar sin afectar sus condiciones laborales, pero en ningún motivo para afectar la competencia.
- En materia de transporte público terrestre automotor de carga, la relación contractual se da entre la empresa de transporte de carga y el usuario del servicio. Son las partes las que determinan el precio o tarifa, con cierto sometimiento a normas imperativas de orden público, ya que el contrato versa sobre un servicio público esencial. En dicha relación contractual, ni la **ATC** ni la **ACC**, así como ninguno de sus miembros, podría influenciar los precios, toda vez que ninguna de las agremiaciones representa empresas de transporte o empresas usuarias de servicio de transporte.
- El Superintendente Delegado, de manera "mentirosa y temeraria", afirmó que la **ATC** agremiaba a 2.000 afiliados a nivel nacional, lo cual no es cierto. **ATC** no tiene seccionales por todo el país sino únicamente una oficina en la ciudad de Medellín, y además, para la época de los hechos, el número de afiliados no superaba 332 propietarios y/o conductores de vehículos, número que resulta irrisorio e insignificante comparado con el número de transportadores de carga a nivel nacional, que para la época de los hechos se estima en 314.000.
- En relación con el elemento subjetivo de la conducta, es preciso determinar la empresa sobre la cual se ejerció el acto de influencia con el ánimo de incidir en su política de precios. Si es **CETER**, es necesario tener presente que dicha empresa no ejerce operación de transporte de carga en Colombia, que el lugar de su supuesto domicilio es Bucaramanga y que ni siquiera el **MINTRANSPORTE** tiene información sobre su operación.
- En relación con el elemento objetivo de la conducta, es preciso poner de presente que no se afectó el libre albedrío de ninguna empresa. Además, la supuesta tabla no estaba dirigida a establecer el valor que debe cobrarse al público consumidor ni a las empresas de transporte, sino a los propietarios de equipos.
- Es tanta la "temeridad" del Superintendente Delegado, que utilizó la declaración de **ÁLVARO SANÍN CALAD**, practicada el 31 de enero de 2018, para justificar el grado de influencia de la **ATC** en el transporte de carga, pese a que la pregunta hecha al interrogado y la respuesta de este último aludían a la representación actual del gremio y no a aquella que tenía durante la época de los hechos. El Superintendente Delegado solo vio lo que incriminaba a los investigados y lo que no los incriminaba lo malinterpretó para incriminarlos, con lo cual olvidó que debe investigar con transparencia y objetividad.

SEXTO: Que de conformidad con el artículo 25 del Decreto 4886 de 2011, el 16 de agosto de 2018 se escuchó al Consejo Asesor de Competencia, el cual recomendó por unanimidad sancionar a la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS ACC EN LIQUIDACIÓN** (en adelante, **ACC**), la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA ATC** (en adelante **ATC**), la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOGOTÁ CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE DEL CAUCA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO** y la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES** por encontrar demostradas las conductas imputadas en la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos. Adicionalmente, el Consejo Asesor de Competencia recomendó acatar la recomendación de archivar la presente actuación administrativa en favor de la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAUCA EN LIQUIDACIÓN**.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Así mismo, el Consejo Asesor de Competencia recomendó por unanimidad sancionar a las personas naturales a los que se referirá la parte resolutive de este acto administrativo, por incurrir en la responsabilidad prevista en el numeral 16 del artículo 4 de Decreto 2153, al haber colaborado, facilitado, autorizado, ejecutado o tolerado las conductas imputadas a las asociaciones antes referidas. Por su parte, recomendó acatar la recomendación de archivar la actuación administrativa en favor de **ÁLVARO DARÍO SANÍN CALAD, HÉCTOR MAURICIO REYES y TULIO ENRIQUE PRADO CERÓN.**

SÉPTIMO: Que habiéndose agotado las etapas señaladas en el procedimiento aplicable para este tipo de actuaciones administrativas, este Despacho procede a resolver la presente investigación en los siguientes términos:

7.1. Competencia funcional de la Superintendencia de Industria y Comercio

De acuerdo con las atribuciones conferidas por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio, en los términos del numeral 1 del artículo 2 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 1340 de 2009, corresponde a esta Entidad "*[v]elar por la observancia de las disposiciones sobre protección de la competencia; atender las reclamaciones o quejas por hechos que pudieren implicar su contravención y dar trámite a aquellas que sean significativas para alcanzar en particular los siguientes propósitos: la libre participación de las empresas en el mercado, el bienestar de los consumidores y la eficiencia económica*".

Por su parte, el numeral 6 del artículo 3 del Decreto 4886 de 2011²⁶, señala que el Superintendente de Industria y Comercio tiene como función, entre otras, "*[v]igilar el cumplimiento de las disposiciones sobre protección de la competencia y competencia desleal en todos los mercados nacionales, respecto de todo aquel que desarrolle una actividad económica o afecte o pueda afectar ese desarrollo, independientemente de su forma o naturaleza jurídica*".

Así mismo, el artículo 4 de la Ley 1340 de 2009 establece que "*[l]a Ley 155 de 1959, el Decreto 2153 de 1992, la presente Ley y las demás disposiciones que las modifiquen o adicionen, constituyen el régimen general de protección de la competencia, aplicables a todos los sectores y todas las actividades económicas*".

Por otra parte, el artículo 6 de la Ley 1340 de 2009 prevé que la Superintendencia de Industria y Comercio es la Autoridad Nacional de Protección de la Competencia, y en ese sentido, "*[c]onocerá en forma privativa de las investigaciones administrativas, impondrá multas y adoptará las demás decisiones administrativas por infracción a las disposiciones sobre protección de la competencia, así como en relación con la vigilancia administrativa del cumplimiento de las disposiciones sobre competencia desleal*".

Finalmente, de conformidad con lo establecido en los numerales 4 y 6 del artículo 1 del Decreto 4886 de 2011, en concordancia con el numeral 11 del artículo 3 *ibídem*, y los numerales 15 y 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificados por los artículos 25 y 26 de la Ley 1340 de 2009, respectivamente, esta Superintendencia está facultada para imponer las sanciones pertinentes por la violación de cualquiera de las disposiciones sobre prácticas comerciales restrictivas de la libre competencia económica, ordenar a los infractores la modificación o terminación de las conductas, y sancionar la inobservancia de las instrucciones que imparta en desarrollo de sus funciones.

7.2. Marco normativo

En la Resolución No. 4697 del 14 de agosto de 2017 se ordenó la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos contra la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS ACC EN LIQUIDACIÓN** (en adelante, **ACC**), la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA ATC** (en adelante **ATC**), la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOGOTÁ CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS**

²⁶ Mediante el cual se modificaron los Decretos 3523 de 2009 y 1687 de 2010.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE DEL CAUCA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES y la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAUCA, para determinar si infringieron lo dispuesto en el artículo 46 (prohibición de conductas que afecten la libre competencia) y el numeral 2 del artículo 48 (actos de influenciación) del Decreto 2153 de 1992, así como lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959 (prohibición general), los cuales disponen lo siguiente:

Decreto 2153 de 1992

"Artículo 46. En los términos de la Ley 155 de 1959 y del presente Decreto están prohibidas las conductas que afecten la libre competencia en los mercados, las cuales, en los términos del Código Civil, se consideran de objeto ilícito.

(Inciso adicionado por el artículo 1 de la Ley 1340 de 2009). Las disposiciones sobre protección de la competencia abarcan lo relativo a prácticas comerciales restrictivas, esto es acuerdos, actos y abusos de posición de dominio, y el régimen de integraciones empresariales. Lo dispuesto en las normas sobre protección de la competencia se aplicará respecto de todo aquel que desarrolle una actividad económica o afecte o pueda afectar ese desarrollo, independientemente de su forma o naturaleza jurídica y en relación con las conductas que tengan o puedan tener efectos total o parcialmente en los mercados nacionales, cualquiera sea la actividad o sector económico.

(...)"

"Artículo 48. Para el cumplimiento de las funciones a que se refiere el artículo 44 del presente Decreto, se consideran contrarios a la libre competencia los siguientes actos:

2. Influenciar a una empresa para que incremente los precios de sus productos o servicios o para desista de su intención de rebajar los precios.

(...)"

Ley 155 de 1959:

"Artículo 1. Quedan prohibidos los acuerdos o convenios que directa o indirectamente tengan por objeto limitar la producción, abastecimiento, distribución o consumo de materias primas, productos, mercancías o servicios nacionales o extranjeros, y en general, toda clase de prácticas, procedimientos o sistemas tendientes a limitar la libre competencia y a mantener o determinar precios inequitativos.

(...)"

7.3. Definición del mercado relevante

Si bien en el Informe Motivado se realizó un ejercicio para determinar el servicio sobre el cual recaía la práctica restrictiva objeto de investigación, este Despacho analizará la información obrante en el Expediente con el fin de determinar si comparte la conclusión a la que llegó la Delegatura o realiza una nueva definición del mercado relevante.

7.3.1. Mercado de producto

7.3.1.1. Actividad de las asociaciones investigadas

- **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA (ATC)**

De acuerdo con los estatutos de la ATC²⁷, esta asociación es una entidad gremial de carácter civil, sin ánimo de lucro, integrada por personas naturales o jurídicas propietarias de vehículos de transporte público de carga a nivel nacional, salvo empresas de transporte.

²⁷ Folios 361 a 396 del cuaderno público No. 3 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

El objeto social de la **ATC** es *"representar y defender los intereses generales de los transportadores de carga, propietarios de estos vehículos y propender por el impulso y desarrollo de las actividades del transporte de carga por carretera, en su doble condición de industria y de servicio público de tal forma que se fortalezca el gremio"*²⁸.

De acuerdo con la información obrante en el Expediente, la **ATC** cuenta con una sede ubicada en la ciudad de Medellín (Antioquía), desde donde se atienden los requerimientos de los transportadores en todo el país²⁹.

• **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS (ACC)**

La **ACC** es una entidad de carácter gremial, civil, sin ánimo de lucro, con cobertura en todo el territorio nacional, integrada por: (i) los propietarios de vehículos de transporte público de carga por carretera, bien sean personas naturales o jurídicas, quienes tendrán calidad de socios; (ii) los conductores de dichos vehículos, siempre y cuando reúnan los requisitos exigidos por la Asociación, quienes tendrán la calidad de afiliados; y (iii) los miembros honorarios³⁰.

El objeto social de la **ACC** es el de *"(...) representar y defender los intereses generales de los propietarios de camiones de servicio público y propender por el impulso y desarrollo de las actividades del transporte de carga por carretera en su condición de gremio y servicio público de tal forma que se fortalezca la asociación"*³¹.

La **ACC**, a través de su Junta Directiva Nacional, podrá establecer seccionales en cualquier departamento del país, *"en donde de acuerdo con el objeto social, se den las condiciones para su funcionamiento"*. Dichas seccionales se rigen por los estatutos de la asociación nacional e integran sus órganos de administración.

Por su parte, como se indicó en la Resolución de Apertura con Pliego de Cargos, a 2017, la **ACC** contaba con las siguientes seccionales:

- 1) Atlántico y Bolívar;
- 2) Cauca;
- 3) Antioquia-Chocó;
- 4) Casanare;
- 5) Quindío (ubicada en Armenia);
- 6) Santa Marta;
- 7) Boyacá;
- 8) Huila;
- 9) Bogotá – Cundinamarca;
- 10) Caquetá;
- 11) Tolima;
- 12) Risaralda (ubicada en Dosquebradas);
- 13) Valle;
- 14) Valle del Cauca;
- 15) Pasto;
- 16) Ipiales;
- 17) Santander;
- 18) Norte de Santander;
- 19) Meta; y
- 20) Putumayo.

Pues bien, las seccionales de la **ACC** fueron vinculadas a la presente actuación administrativa debido a que: (i) la Junta Directiva Nacional de la **ACC** se encuentra integrada, en su mayoría, por

²⁸ Ibidem.

²⁹ Folio 778 del cuaderno público No. 4 del Expediente.

³⁰ Folios 576 y 577 del cuaderno público No. 3 del Expediente.

³¹ Ibidem.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

los presidentes de las diferentes seccionales³²; y (ii) reposan pruebas en la actuación administrativa de que ejecutaron labores de difusión de la tabla de fletes³³.

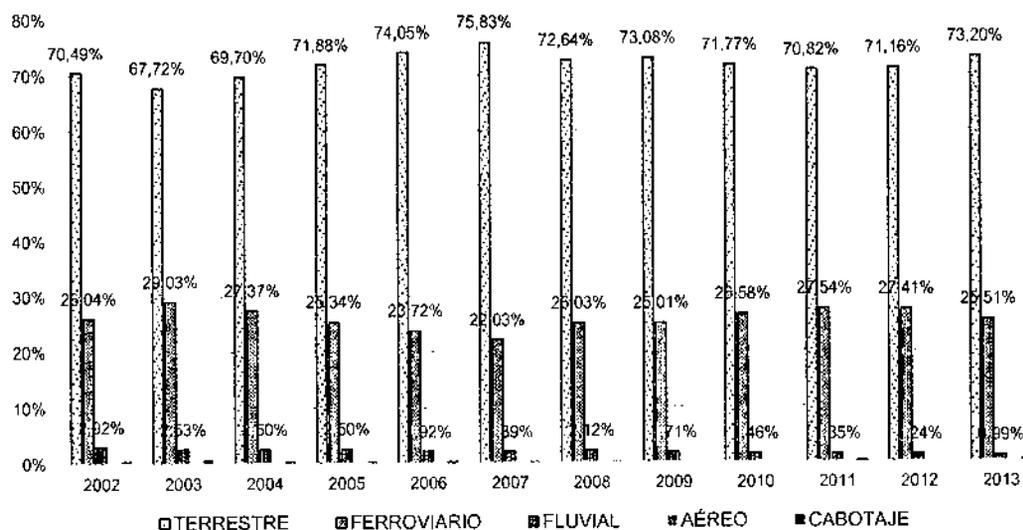
No obstante lo anterior, se pone de presente que no se vincularon como investigados las seccionales de Meta, Santander, Putumayo, Norte de Santander, y Atlántico y Bolívar, por no tener personería jurídica. Por su parte, la seccional de Casanare no fue vinculada como investigada por haberse constituido con posterioridad al periodo investigado (2011-2013).

7.3.1.2. El transporte de carga en Colombia

Teniendo en cuenta las actividades desarrolladas por las investigadas, y con el fin de entender el mercado en el que participan, se presentará una breve descripción del transporte de carga en Colombia.

De acuerdo con las cifras disponibles en el Anuario Transporte en Cifras - Estadísticas 2013 del MINTRANSPORTE³⁴, en Colombia la carga nacional es movilizada a través de distintos modos: (i) terrestre; (ii) ferroviario; (iii) fluvial; (iv) aéreo; y (v) cabotaje. En la gráfica que se muestra a continuación se observan los porcentajes que representaron los distintos modos de movilización de carga en el periodo comprendido entre 2002 y 2013:

Gráfica No. 1. Porcentaje de carga movilizado por modo de transporte (2002 - 2013)



Fuente: MINTRANSPORTE, Anuario Transporte en Cifras - Estadísticas 2013.
Elaboración: Superintendencia de Industria y Comercio

Como se desprende de la gráfica anterior, entre el 2002 y el 2013 los principales modos de transporte de carga fueron el terrestre y el ferroviario, los cuales movilizaron, en promedio, el 97,7% del total. Específicamente para el 2013 se tiene que el 73,2% del total de toneladas transportadas en Colombia (220.309.000 toneladas) se realizó a través de modo terrestre. Lo anterior le permite a este Despacho concluir que, durante el periodo indicado, el transporte terrestre fue el más importante en la movilización de carga.

Se destaca el hecho de que, del volumen de carga movilizada a través de los modos de transporte antes mencionados, aquel movilizad por los modos terrestre y ferroviario fueron los que, entre 2002 y 2013, presentaron crecimientos más significativos; 162% en el caso del modo terrestre, al pasar de 84 millones de toneladas a 220 millones, y 147% en el modo férreo, que pasó de movilizar 31

³² Folios 576 y 577 del cuaderno público No. 3 del Expediente.

³³ Folio 679 del cuaderno público No. 4 del Expediente.

³⁴ MINTRANSPORTE. Anuario Transporte en Cifras - Estadísticas 2013. Disponible en [https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos del ministerio/Estadísticas](https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos%20del%20ministerio/Estadisticas)

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

millones de toneladas a 76 millones, seguidos de los modos cabotaje (45%) y aéreo (22%). Por su parte, las toneladas movilizadas por el modo fluvial disminuyeron un 15%³⁵.

Vale la pena indicar que, en el periodo de 2002 a 2013, del total de carga movilizada a través del modo ferroviario, en promedio el 99,6% correspondió a carbón. Lo anterior implica que, sin incluir el carbón, en promedio, en el periodo mencionado, el 97% de la carga a nivel nacional se transportó por vía terrestre, lo cual evidencia la predominancia de este modo de transporte de carga³⁶.

Así, teniendo en cuenta la importancia del modo terrestre en el transporte de carga, y que la actividad de las investigadas está relacionada directamente con dicha modalidad, a continuación, se presenta una descripción del mismo.

7.3.1.3. El transporte de carga terrestre en Colombia

De conformidad con el artículo 2.2.1.7.3. del Decreto 1079 de 2015, el servicio público de transporte terrestre automotor de carga es aquel destinado a la movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público, a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y habilitada para tal fin.

Como se indicó previamente, entre 2002 y 2013, excluyendo el transporte de carbón, casi la totalidad de la carga a nivel nacional se transportó por vía terrestre. Específicamente, durante el periodo investigado, dicho comportamiento se mantuvo (97%).

Según el documento "Costos de Transporte, Multimodalismo y la competitividad de Colombia" elaborado por la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (en adelante, **ANIF**) para la Cámara Colombiana de Infraestructura³⁷, con base en datos del **MINTRANSPORTE**, del total de carga movilizada a través de transporte terrestre, el 46,1% corresponde a productos del sector manufacturero, seguido por productos agroindustriales con el 27%, bienes agrícolas con el 17,4% y productos mineros con el 9,4%.

De acuerdo con las cifras del **MINTRANSPORTE**, entre 2002 y 2013 el número de empresas de transporte de carga de cubrimiento nacional aumentó un 151%, al pasar de 1.068 a 2.685³⁸. En cuanto al número de vehículos de carga, se tiene, según cifras publicadas por la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera – **COLFECAR**, que los mismos se incrementaron en un 69%, pasando de 220.781 en 2002 a unidades a 374.202 en 2013³⁹.

Por su parte, tal y como lo señaló la Delegatura en el Informe Motivado, en este servicio intervienen principalmente cuatro agentes: (i) el generador de la carga que debe ser transportada; (ii) la empresa de transporte habilitada por el **MINTRANSPORTE**; (iii) el propietario, poseedor, tenedor o conductor del vehículo de transporte (transportadores/camioneros)⁴⁰; y (iv) el destinatario de la carga.

- **Relaciones económicas entre el generador de carga y la empresa de transporte, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos**

Los cobros y remuneraciones que surgen en virtud del desarrollo de la actividad de transporte terrestre de carga dependen de los agentes que estén interactuando. Así, el servicio prestado por la empresa de transporte al generador de la carga es remunerado a través del "flete"⁴¹, mientras

³⁵ Ibidem.

³⁶ Ibidem.

³⁷ **ANIF**. "Costos de Transporte, Multimodalismo y la competitividad de Colombia". Noviembre de 2014. Pág. 9.

³⁸ **MINTRANSPORTE**, Anuario Transporte en Cifras - Estadísticas 2014, disponible en: https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/Estadisticas

³⁹ Información disponible en <http://www.colfecar.org.co/estudios-economicos/indicadores-sector-transporte/>.

⁴⁰ Ponen a disposición de la empresa de transporte el vehículo, a través de un contrato de vinculación con la misma.

⁴¹ Artículo 2.2.1.7.4. del Decreto 1079 de 2015.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

que la remuneración que reciben los propietarios, poseedores, tenedores o conductores de los vehículos de transporte por parte de la empresa de transporte corresponde al "valor a pagar"⁴².

En este punto, es importante recordar que los valores consignados en la "tabla de fletes" publicada por la **ATC** y la **ACC** a los que aluden los hechos investigados, se refieren al "valor a pagar", pues con los mismos pretendían fijar o disciplinar la remuneración que debía cobrar el propietario/conductor a las empresas de transporte. En este sentido, para este Despacho resulta pertinente aclarar que en el marco de la presente actuación administrativa centrará su análisis en el valor a pagar, al ser el concepto que se pretendía fijar con la conducta investigada.

De conformidad con lo establecido en el Decreto 2092 del 14 de junio de 2011, la determinación de los importes del "flete" y el "valor a pagar" se hace a través del mecanismo de oferta y demanda, como lo señaló la Delegatura. En efecto, en el artículo 3 del referido Decreto, el **MINTRANSPORTE** dispuso, entre otras cosas, que "[l]as relaciones económicas entre el Generador de la Carga y la empresa de transporte público, y de ésta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, serán pactadas por las partes, teniendo en cuenta las condiciones del mercado"⁴³. (Subrayado fuera del texto).

Específicamente, respecto del "valor a pagar", el artículo 5 del Decreto 2092 del 14 de junio de 2011 estableció que "[c]uando el Valor a Pagar promedio en una determinada ruta origen-destino se encuentre sistemáticamente por debajo del nivel de Costos Eficientes de Operación estimados por el Ministerio de Transporte, éste podrá intervenir el Valor a Pagar fijando el valor mínimo del mismo".

De otra parte, el Decreto 2092 de 2011 ordenó que el **MINTRANSPORTE** debía implementar un sistema de información de costos de referencia y un esquema de monitoreo sobre los costos eficientes de operación, según criterios técnicos, logísticos y de eficiencia⁴⁴. En virtud de lo anterior, el **MINTRANSPORTE**, a través de la Resolución No. 4497 del 28 de octubre de 2011, adoptó el Sistema de Información para la Regulación del Transporte de Carga por Carretera – SIRTCC y determinó el procedimiento de intervención del "valor a pagar". El SIRTCC⁴⁵ surgió "como una herramienta tecnológica para monitorear y comparar el Valor a Pagar reportado en el manifiesto electrónico de carga, contra los Costos Eficientes de Operación calculados para cada Ruta Origen-Destino"⁴⁶.

Adicionalmente, en la Resolución No. 4497 de 2011 se dispuso que el **MINTRANSPORTE** podría intervenir una ruta origen-destino por tipo de operación, estableciendo el valor mínimo a pagar que deberían pactar las empresas de transporte y los propietarios, poseedores o tenedores que operen en la ruta intervenida, únicamente cuando se cumplan ciertas condiciones⁴⁷. La medida de intervención se impondría por medio de un acto administrativo en el que se determinaría el valor a pagar mínimo y únicamente podría tener una duración de doce (12) meses, al cabo de los cuales se volvería a permitir la libre negociación del valor a pagar⁴⁸.

En el 2013, el **MINTRANSPORTE** expidió el Decreto 2228, a través del cual introdujo que, para efectos de respetar la libre negociación de precios, tanto de "fletes" como del "valor a pagar", no se

⁴² Ibidem.

⁴³ Artículo 3 del Decreto 2092 del 14 de junio de 2011.

⁴⁴ Artículo 4 del Decreto 2092 del 14 de junio de 2011.

⁴⁵ Los objetivos del **SIRTCC** son: (i) monitorear los términos y condiciones en que los actores pactan sus relaciones económicas; (ii) calcular el valor a pagar promedio por ruta origen-destino; (iii) calcular los costos eficientes de operación por cada ruta origen-destino; (iv) calcular los costos de referencia por ruta origen-destino; e (iv) identificar los casos en los que el valor a pagar promedio esté por debajo del nivel de costos eficientes de operación, en una determinada ruta origen-destino.

⁴⁶ Artículo 3 de la Resolución 4497 del 28 de octubre de 2011.

⁴⁷ Artículo 6 de la Resolución 4497 del 28 de octubre de 2011.

⁴⁸ Artículo 8 de la Resolución 4497 del 28 de octubre de 2011.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

permitiría efectuar pagos entre los agentes del mercado por debajo de los costos eficientes de la operación⁴⁹, los cuales se establecerían atendiendo a criterios técnicos, logísticos y de eficiencia⁵⁰.

Adicionalmente, el Decreto en mención estableció que en aquellos casos en los que el "flete" y/o "valor a pagar" estuvieran por debajo de los costos eficientes de operación, las Superintendencias de Puertos y Transporte y de Industria y Comercio adelantarían las investigaciones a que hubiese lugar dentro del marco de sus competencias⁵¹.

Con anterioridad a la expedición del Decreto 2092 del 14 de junio de 2011, el "flete" y el "valor a pagar" se encontraban regulados. Específicamente en lo que se refiere al valor del flete, según lo estipulado en el artículo 2 del Decreto 2663 de 2008, este debía ser mínimo de un 12,5% por encima de los valores fijados en la Resolución No. 5250 de 2007. Por su parte, el "valor a pagar" debía ser, de acuerdo con el artículo 3 del Decreto 2663 de 2008, el establecido en la tabla anexa en la Resolución No. 5250 de 2007.

De acuerdo con lo anterior, este Despacho coincide con lo indicado por la Delegatura en el Informe Motivado, en sentido de que, para el periodo investigado (2011-2013), las relaciones económicas entre el generador de carga y la empresa de transporte, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, se encontraban en un esquema de libertad tarifaria regido por un modelo de oferta y demanda.

7.3.1.4. Análisis de sustituibilidad de la demanda

El análisis de sustituibilidad de la demanda resulta indispensable para concluir respecto de la definición del mercado relevante, toda vez que permite identificar aquellos servicios que generan una presión competitiva al servicio público de transporte terrestre de carga. Así, este Despacho considera que se debe analizar la posibilidad de que los otros modos de transporte de carga (ferroviario, fluvial, aéreo y cabotaje) se constituyan en opciones reales de sustitución ante un cambio en las condiciones de competencia en la prestación del servicio de transporte terrestre de carga.

En primer lugar, este Despacho recuerda, de acuerdo con las cifras presentadas anteriormente, que durante el periodo investigado existió una predominancia del transporte terrestre de carga frente a las otras modalidades de transporte. Adicionalmente, es importante tener presente que el modo ferroviario se destinó casi exclusivamente al transporte de carbón, y que a través de los modos fluvial, aéreo y cabotaje no se movilizó más del 2% de la carga transportada entre 2011 y 2013.

En segundo lugar, es de resaltar que el transporte terrestre de carga presenta, dependiendo del modo de transporte con que se contraste, ventajas en términos de tiempo, costos, acceso y capacidad.

En efecto, según el documento "Costos de Transporte, Multimodalismo y la competitividad de Colombia" de ANIF anteriormente citado, "la modalidad de transporte vial ofrece una ventaja comparativa frente a las demás modalidades de transporte en lo referente a la movilización de mercancías perecederas. Esto se explica por el hecho de que esta modalidad ofrece una ventaja en términos de tiempo, frente al transporte fluvial, que tarda en promedio dos días adicionales en hacer entrega de los bienes"⁵². (Subrayado fuera del texto).

Sobre el transporte de carga ferroviario, el citado documento señala que "[a]unque el ferrocarril podría ofrecer cierta competencia al transporte de este tipo de bienes, su uso es casi exclusivo para el transporte de carbón. Esto se deriva de la falta de existencias de vías férreas que garanticen el acceso a las principales zonas de producción del país"⁵³. (Subrayado fuera del texto).

⁴⁹ Artículo 2 del Decreto 2228 del 11 de octubre de 2013.

⁵⁰ Artículo 3 del Decreto 2228 del 11 de octubre de 2013.

⁵¹ Artículo 4 del Decreto 2228 del 11 de octubre de 2013

⁵² ANIF, Op. Cit. Pág. 10.

⁵³ Ibidem.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En cuanto a la modalidad de transporte de carga vía aérea, se tiene que la misma enfrenta costos más elevados y menor potencial de carga, pero ofrece mayores velocidades frente a los modos terrestre, ferroviario o fluvial. En Colombia, el transporte de carga vía aérea, a nivel interno y externo, *"ha tenido participaciones bajas, lo que está directamente relacionado con la clase de bienes producidos por la economía colombiana (commodities como el carbón y el petróleo), cuyas características hacen que su transporte por modo aéreo sea muy costoso y poco eficiente"*⁵⁴. Entre el 2011 y 2013, la proporción de carga movilizada a nivel nacional a través del modo aéreo no superó el 0,05%⁵⁵.

Respecto del transporte de carga vía fluvial, se tiene que el mismo ofrece ventajas como bajo consumo energético y gran capacidad de cargas sobredimensionadas, lo cual se refleja en bajos costos por tonelada. Sin embargo, este modo de transporte presenta una alta dependencia de las condiciones meteorológicas y lentitud en su movilización. En Colombia, de las cinco (5) vertientes fluviales que existen⁵⁶, solamente 2 han sido explotadas regular y ampliamente con fines económicos (Caribe y Orinoco)⁵⁷.

Con el tiempo, esta modalidad de transporte no ha presentado grandes avances; al contrario, es la que presenta más atraso y limitaciones que no permiten mejorar su productividad. Entre las limitaciones que enfrenta el modo fluvial se encuentran la desaparición de servicios complementarios (aseguramiento y los centros de consolidación de carga en algunos puertos); el limitado uso de tecnología de información y señalización (que afecta la seguridad del transporte fluvial), y la falta de interconexión con el sistema carretero, entre otras⁵⁸.

De acuerdo con lo anterior, este Despacho encuentra que, independientemente de que durante el periodo investigado existieran otras modalidades de transporte de carga, las mismas, a pesar de presentar algunas ventajas respecto del modo terrestre, también presentan desventajas en términos de capacidad, costos, tiempos e infraestructura de acceso que no permiten sustituir en el corto plazo el servicio público de transporte terrestre de carga ante un cambio en las condiciones de competencia.

7.3.1.5. Conclusión mercado de producto

De acuerdo con lo señalado anteriormente, este Despacho considera que, para el presente caso, el mercado de producto, en el que se realizó la conducta investigada, corresponde al servicio público de transporte terrestre de carga.

7.3.2. Mercado geográfico

El servicio público de transporte terrestre de carga es prestado a nivel nacional por las empresas constituidas para tal fin, a través de la red de carreteras que conectan las distintas zonas del país, por medio de la cual se enlazan los centros de producción con los centros de consumo y con los corredores de comercio exterior.

Esta red está compuesta por redes primarias (a cargo de la nación), y secundarias y terciarias (a cargo de la nación, departamentos y municipios). De acuerdo con el **MINTRANSPORTE**, a 2013, la red de carreteras del país estaba constituida por 203.392 kilómetros, de los cuales 17.037 correspondían a la red primaria (5.202 concesionados y 11.835 a cargo del Instituto Nacional de Vías - **INVIAS**); 44.399 kilómetros a redes secundarias; y 141.955 kilómetros a redes terciarias.

⁵⁴ *Ibidem*, pág. 36.

⁵⁵ **MINTRANSPORTE**, Anuario Transporte en Cifras - Estadísticas 2013, disponible en https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/Estadisticas

⁵⁶ (i) Caribe; (ii) Pacífico; (iii) Orinoco; (iv) Amazonas; y (v) Catatumbo.

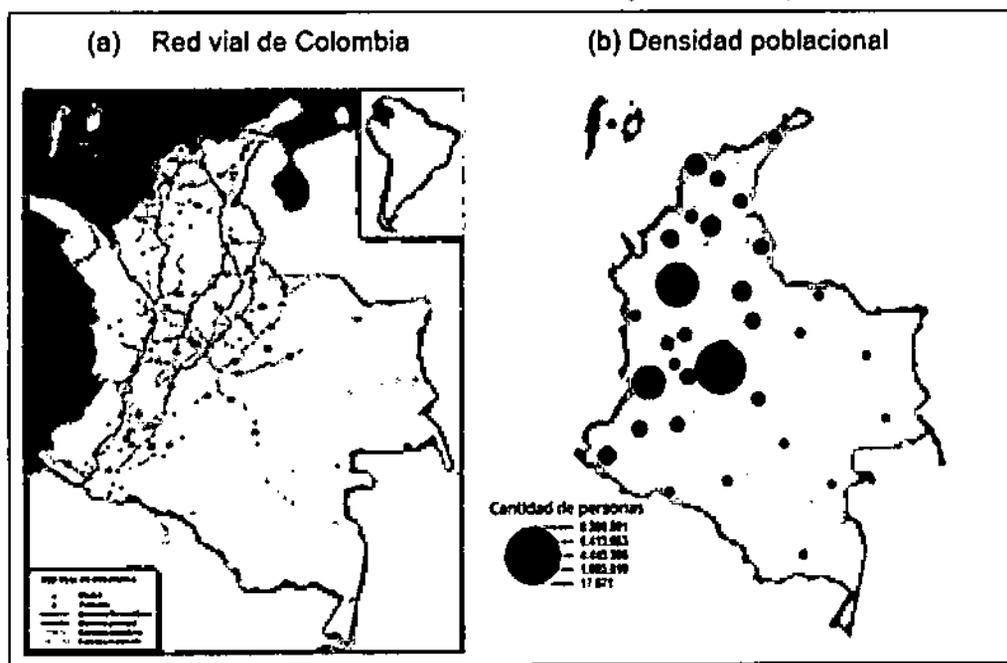
⁵⁷ En el Caribe, la cuenca del Magdalena ha sido importante en el manejo de carga, debido a la longitud de kilómetros navegables, la desembocadura sobre el Caribe, y su orientación norte-sur. En el Orinoco, el río Meta, que cuenta con 6.736 kilómetros navegables, ha sido fundamental para el desarrollo de los llanos colombianos, de la región ganadera y del sector agrícola. **ANIF**, "Costos de Transporte, Multimodalismo y la competitividad de Colombia", noviembre de 2014, pág. 52.

⁵⁸ **ANIF**, Op. cit. Págs. 59 y 60.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En los mapas que se presentan a continuación se observan: (a) la red vial de Colombia existente durante el periodo investigado, y (b) la densidad poblacional a nivel nacional:

Ilustración No. 1. Red vial de Colombia y densidad poblacional



Fuente: (a) Ministerio de Medio Ambiente, Plan Vías – CC: vías compatibles con el clima. Disponible en http://www.mlnambiente.gov.co/images/cambioclimatico/pdf/Plan_nacional_de_adaptacion/Plan_V%C3%ADas-CC_V%C3%ADas_Compatibles_con_el_Clima.pdf; (b) DANE - Generado con: <https://geoportal.dane.gov.co/v2/?page=elementoEstimaciones>

Si bien es cierto que, como se desprende de los mapas presentados, existe una gran zona del país en la que la infraestructura vial se encuentra aislada, también lo es que las zonas donde está concentrada la red vial (norte, centro y occidente del país), son las zonas en las que se presenta la mayor densidad poblacional. Lo anterior, unido al hecho de que, como ya se indicó, el 97% de la carga, exceptuando el carbón, se movilizó a través del modo terrestre, le permite a este Despacho considerar que el servicio público de transporte terrestre de carga cubrió los principales centros de producción y consumo.

De otra parte, respecto de las condiciones de competencia, este Despacho encuentra que, si bien los costos del servicio difieren entre rutas, dichas diferencias obedecen a las condiciones de la ruta y no a la existencia de una regulación diferente para cada una de éstas. Adicionalmente, tampoco se encuentra que las empresas de transporte deban cumplir con exigencias regulatorias distintas, en virtud de las cuales se pudieran generar zonas o mercados separados.

Teniendo en cuenta lo señalado anteriormente, este Despacho concluye que el mercado geográfico del servicio de transporte terrestre de carga corresponde a todo el territorio nacional.

7.3.3. Conclusión del mercado relevante

Este Despacho concluye que el mercado relevante en el que se realizó la presunta conducta investigada, corresponde al servicio público de transporte terrestre de carga en todo el territorio nacional.

7.4. Análisis de las conductas imputadas en la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos

Una vez definido el mercado relevante en la presente actuación administrativa, procede este Despacho a exponer su análisis sobre las conductas imputadas a los investigados, a saber: (i) numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992 (actos de influenciación); (ii) artículo 46 del Decreto 2153 de 1992 (prohibición de conductas que afecten la libre competencia); y (iii) artículo 1 de la Ley 155 de 1959 (prohibición general).

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Para tales efectos, el Despacho advierte que, en aplicación de lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 52 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 155 del Decreto 19 de 2012⁵⁹, se acogerán integralmente los argumentos expuestos en el Informe Motivado para la recomendación de archivar la investigación en favor de los investigados **ÁLVARO DARIÓ SANÍN CALAD**⁶⁰, presidente de la **ATC**; **HÉCTOR MAURICIO REYES**⁶¹, presidente de la **ACC SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN**; **TULIO ENRIQUE PRADO CERÓN**, presidente de la **ACC SECCIONAL CAUCA**; y la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAUCA**⁶².

En virtud de lo anterior, los análisis y consideraciones en relación con la acreditación de las conductas aquí investigadas y que se pasan a exponer, comprenderán exclusivamente a las demás personas jurídicas y naturales vinculadas con la presente actuación administrativa.

7.4.1. Consideraciones preliminares

La *economía social de mercado* es el concepto acuñado por la jurisprudencia constitucional para referirse al modelo económico adoptado por la Constitución Política de Colombia, en el cual la libre competencia económica y, por ende, la libre concurrencia de los diferentes agentes económicos al mercado, constituye su columna vertebral. En este sentido, el ordenamiento jurídico colombiano elevó a rango constitucional la protección de la libre competencia económica y le atribuyó la categoría de derecho colectivo y garantía orientadora del régimen económico vigente.

En efecto, los artículos 88 y 333 de la Constitución Política establecen lo siguiente:

"Artículo 88. *La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella.*

(...)" (Negrillas y subrayado fuera del texto).

"Artículo 333. *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.*

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación". (Negrillas y subrayado fuera del texto).

⁵⁹ "Artículo 52. Procedimiento. (...).

Si la recomendación del informe motivado considera que no se cometió infracción alguna, el Superintendente de Industria y Comercio podrá acoger integralmente los argumentos del informe motivado mediante acto administrativo sumariamente sustentado. (...)"

⁶⁰ Si bien **ÁLVARO DARIÓ SANÍN CALAD** ocupó el cargo de presidente de la **ATC** hasta el 28 de octubre de 2011, se encontró demostrado que no ejerció las funciones y responsabilidades correspondientes a su cargo durante el periodo objeto de la investigación.

⁶¹ **HÉCTOR MAURICIO REYES** fue condenado a 48 meses de prisión por el delito de omisión de agente retenedor. Durante el tiempo de su detención tuvo múltiples problemas de salud, por lo que tuvo que ser remitido a diferentes tratamientos médicos. Por lo anterior, se encontró demostrado que no asistió a ningún encuentro relacionado con los hechos objeto de investigación.

⁶² Se encontró demostrado que la **ACC SECCIONAL CAUCA** no se encontraba constituida como persona jurídica para la época de los hechos investigados. En la misma línea, **TULIO ENRIQUE PRADO CERÓN**, presidente de la **ACC SECCIONAL CAUCA**, fue reconocido por la presidencia nacional de la **ACC** como representante legal de la **ACC SECCIONAL CAUCA** y delegado del Cauca ante la Junta Directa Nacional por documento fechado 15 de septiembre de 2013.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Se desprende de las normas constitucionales citadas que la libre competencia económica es un derecho colectivo, cuyo cumplimiento redundará en beneficio de todos, esto es, tanto de los consumidores en general como de los distintos jugadores del mercado, sean estos competidores o productores que componen la economía nacional. En consecuencia, cuando un determinado agente del mercado infringe la libre competencia **viola un derecho de todos**, lo que incluye tanto a los ciudadanos como a las empresas que concurren o llegaren a concurrir a ese mercado, en cualquier eslabón de la cadena.

Al respecto, la Corte Constitucional ha sido enfática en señalar que la libre competencia económica, además de ser un derecho subjetivo individual, constituye además un principio rector de la economía que involucra reglas de comportamiento para los agentes económicos.

En este sentido, la Corte Constitucional indicó lo siguiente:

*"La libre competencia, desde el punto de vista subjetivo, se consagra como derecho individual que entraña tanto facultades como obligaciones. En una perspectiva objetiva, **la libre competencia adquiere el carácter de pauta o regla de juego superior con arreglo a la cual deben actuar los sujetos económicos y que, en todo momento, ha de ser celosamente preservada por los poderes públicos, cuya primera misión institucional es la de mantener y propiciar la existencia de mercados libres**. La Constitución asume que la libre competencia económica promueve de la mejor manera los intereses de los consumidores y el funcionamiento eficiente de los diferentes mercados.*

La conservación de un sano clima agonal entre las fuerzas económicas que participan en el mercado, redundará en enormes beneficios para el consumidor que podrá escoger entre diversas cantidades y calidades de productos, y gozar de mejores precios y de las últimas innovaciones. Por su parte, los empresarios, si los mercados son abiertos y transparentes, se ponen a cubierto de conductas abusivas y encontrarán siempre un incentivo permanente para aumentar su eficiencia. La competencia, como estado perpetuo de rivalidad entre quienes pretenden ganar el favor de los compradores en términos de precios y calidad, al mediatizarse a través de las instituciones del mercado, ofrece a la Constitución económica la oportunidad de apoyarse en ellas con miras a propugnar la eficiencia de la economía y el bienestar de los consumidores."⁶³ (Negritillas y subrayado fuera del texto).

Es así como, protegiendo la libre competencia económica y la rivalidad entre las empresas en los mercados se garantizan unas condiciones de mayor equidad para todos los ciudadanos y empresarios. En las economías de mercado como la nuestra, la competencia es un factor dinamizador del desarrollo económico, al paso que la evidencia empírica ha demostrado que las naciones con mercados domésticos con importantes niveles de competencia tienen niveles y tasas más altas de crecimiento en su ingreso *per capita* respecto de aquellas en las que no se hace una eficaz y eficiente protección de la competencia⁶⁴.

De acuerdo con la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (en adelante, **OCDE**):

"Resulta claro que los sectores con mayor competencia experimentan crecimientos de la productividad, una tesis confirmada por numerosos estudios empíricos en diferentes sectores y empresas. Algunos estudios han intentado explicar las diferencias en el crecimiento de la productividad entre los diferentes sectores a la luz de la intensidad de la competencia a la que se enfrentan. Otros se han centrado en los efectos de intervenciones favorecedoras de la competencia concretas, en particular en las medidas de liberalización del comercio o la introducción de la competencia en sectores previamente regulados y monopolísticos (como el de la electricidad).

Cabe decir que esta tesis no se cumple solamente en las economías «occidentales», sino que también se ha demostrado en estudios sobre las experiencias japonesas y surcoreanas, así como de ciertos países en vías de desarrollo.

Además, los efectos de una competencia más fuerte se hacen patentes más allá de donde se ha introducido efectivamente una mayor competencia. En concreto, una fuerte

⁶³ Corte Constitucional. Sentencia C-535 de 1997.

⁶⁴ Consejo Privado de Competitividad: "Informe Nacional de Competitividad 2011-2012. Capítulo de Promoción y Protección de la Competencia". Citando a Centre For Competition, Investment, and Economic Regulation, "Competition Policy and Economic Growth: Is There a Causal Factor? No. 4, 2008.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

competencia aguas arriba en la cadena de producción puede entrañar una mejora «en cascada» de la productividad y el empleo aguas abajo en la misma cadena, y en la economía en general.

Parece que esto se explica principalmente porque la competencia conlleva una mejora en la eficiencia de asignación al permitir que las empresas más eficientes entren en el mercado y ganen cuota, a expensas de las menos eficientes (el llamado efecto entre empresas). Por ende, la regulación o los comportamientos contrarios a la competencia y a la expansión pueden ser particularmente perjudiciales para el crecimiento económico. Además, la competencia también mejora la eficiencia productiva de las empresas (el llamado efecto dentro de la misma empresa), pues parece que las que enfrentan competencia están mejor gestionadas. Esto es aplicable incluso en sectores con fuerte trascendencia social y económica: por ejemplo, cada vez existen más pruebas de que la competencia en la prestación de servicios de salud puede mejorar la calidad de los servicios"⁶⁵.

En efecto, como ya ha sido mencionado, la libre competencia económica es uno de los pilares del sistema de economía social de mercado reconocido en la Constitución Política de 1991, su columna vertebral, y constituye la herramienta más efectiva que tiene el Estado para que sus ciudadanos y empresarios reciban precios más bajos y bienes de mayor calidad, que sus industrias sean competitivas nacional e internacionalmente, que la competitividad de sus empresas no esté ligada a la protección del Estado sino a la eficiencia de cada agente dentro del mercado. La sana rivalidad o la sana y leal competencia entre empresas, deriva en beneficios para los consumidores, en el buen funcionamiento de los mercados y en la eficiencia económica.

En contraste, las conductas anticompetitivas deterioran el crecimiento productivo, al eliminar o disminuir la rivalidad o competencia empresarial. También afecta el poder adquisitivo de los consumidores finales, quienes deben pagar precios más altos por los productos y servicios que adquieren, bienes con menor calidad, con menor innovación, con menor funcionalidad, con menor servicio al cliente, etc.

Pero estos claros beneficios de la libre competencia económica se ven a menudo amenazados por lo que las legislaciones del mundo denominan prácticas restrictivas de la competencia, esto es, ciertas conductas empresariales (como carteles y actos unilaterales restrictivos) que pretenden dejar de lado las bondades de la libre competencia económica, para apropiarse indebidamente de los beneficios de una economía social de mercado, convirtiéndola al servicio, ya no de todos, sino de unos pocos.

7.4.2. Sobre los actos de influenciación dispuestos en el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992 efectuados por los investigados

En línea con lo dispuesto en la sección anterior y de conformidad con lo dispuesto en la parte inicial del inciso 1 del artículo 333 de la Constitución Política, se pone de presente que la actividad económica y la iniciativa privada son libres dentro de los límites del bien común. Es por este motivo que la Superintendencia de Industria y Comercio, como Autoridad Nacional de Protección de la Competencia en Colombia, debe velar por el interés general y por el libre juego de la oferta y la demanda en los mercados, fomentando la competencia en cada uno de los procesos productivos que realizan los diferentes agentes económicos en el mercado nacional.

Pues bien, en el marco de tal propósito estatal, el ordenamiento jurídico colombiano estableció en el Decreto 2153 de 1992 la lista de algunas prácticas específicas que se consideran contrarias a la libre competencia. Dentro las conductas que la ley considera anticompetitivas se encuentran (i) los acuerdos restrictivos de la competencia; (ii) los abusos de posición dominante; y (iii) los actos restrictivos de la competencia.

Frente a estos últimos, esto es, los actos restrictivos de la competencia, es preciso reiterar lo dispuesto tanto en la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos como en el Informe Motivado, en el sentido de que estos representan comportamientos unilaterales, cuestión que los diferencia de los acuerdos restrictivos de la competencia (o carteles empresariales), que suponen la participación de dos o más agentes del mercado. Adicionalmente, los actos restrictivos de la competencia, para configurarse, no requieren ser llevados a cabo por un sujeto calificado o

⁶⁵ OCDE: "Ficha informativa sobre los efectos macroeconómicos de la política de competencia" Octubre de 2014, Págs. 2 y 3.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

dominante, elemento que diferencia esta conducta de aquellas constitutivas de abuso de la posición dominante, las cuales sí requieren o exigen que el agente que las realiza ostente dicha calidad.

No obstante lo anterior, es preciso poner de presente que para que los actos unilaterales restrictivos dispuestos en el artículo 48 del Decreto 2153 de 1992 gocen de la entidad suficiente para generar efectos anticompetitivos en el mercado, se requiere que el sujeto activo que despliega el comportamiento, por lo menos, tenga la posibilidad de influir en el funcionamiento del mercado o de modificar su estructura. Por ende, aunque no se requiere que quien realice este tipo de comportamientos ostente posición de dominio, sí resulta necesario que el agente que los desarrolle tenga algún grado de influencia relevante en el mercado.

Aclarado lo anterior, se pone de presente que en la presente actuación administrativa se investiga la posible infracción del numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992 (actos de influenciación), que se refiere particularmente a la conducta a través de la cual un sujeto activo influencia a otro para que incremente los precios de sus productos o servicios, o para que desista de su intención de rebajarlos. Específicamente, la conducta está dispuesta en los siguientes términos:

"Artículo 48. Actos contrarios a la libre competencia. Para el cumplimiento de las funciones a que se refiere el artículo 44 del presente decreto, se consideran contrarios a la libre competencia los siguientes actos:

(...)

2. Influnciar a una empresa para que incremente los precios de sus productos o servicios o para (sic) desista de su intención de rebajar los precios.

(...)"

De conformidad con la norma transcrita y en consonancia con lo dispuesto hasta este punto, lo determinante está en la posibilidad de influenciar, de manera que, si bien se requiere que el agente económico que despliega la conducta tenga la entidad o potencialidad suficiente para influenciar a otro agente para que modifique su política de precios, no resulta necesario comprobar el efecto para que la violación se entienda concretada y sea merecedora de juicio de reproche. Lo que debe comprobarse es la mera realización de la conducta sugestiva por parte de un sujeto activo, quien debe tener la entidad suficiente para hacer que el sujeto pasivo reaccione ante su influencia, y cuyo juicio de reproche tendrá lugar independientemente de que se pruebe que la conducta tuvo efectos.

Así lo ha corroborado el Consejo de Estado, quien ha sido claro en señalar que la conducta no requiere la condición o configuración de una respuesta positiva por parte del sujeto pasivo (i.e. empresa influenciada)⁶⁶:

"(...)

Ahora, para los efectos que consagra la conducta sancionada es irrelevante que la influencia hubiera obtenido o no el resultado esperado por la actora, pues no solo en ella no se establece ningún tipo de condicionamiento, lo que hace suponer que se tipifica con su sola realización, sino porque según el artículo 45 (sic, correcto artículo 48) del Decreto 2153 de 1992 lo determinante está en la posibilidad de influenciar.

(...)"⁶⁷. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

En virtud de lo anterior, se descartarán de entrada los argumentos presentados por los investigados que sostienen que en la presente actuación administrativa no debe proceder juicio de reproche alguno, ya que no se ha demostrado afectación al libre albedrío de ninguna empresa y no se ha hecho un análisis económico tendiente a identificar el efecto general que sobre la competencia causó la conducta investigada. Como se dispuso previamente y considerando que el comportamiento que es objeto de estudio en la presente actuación corresponde a actos de influenciación, el juicio de reproche, según la ley y la jurisprudencia, no está condicionado a la

⁶⁶ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia del 19 de noviembre de 2009. Expediente n.º 25000-23-24-000-2001-01261-01

⁶⁷ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia del 9 de octubre de 2003. Consejero Ponente: Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

demonstración de efectos sino que se centra específicamente en la efectiva posibilidad de influenciar que logre acreditarse.

Adicionalmente, se pone de presente que el mismo Consejo de Estado ha dispuesto que "[p]ara que la conducta sea considerada como contraria a la libre competencia, es necesario que concurren los elementos subjetivo y objetivo que integran la estructura jurídica de la citada norma"⁶⁸. Tales elementos, como bien se dispuso en el Informe Motivado, han sido definidos por la Superintendencia de Industria y Comercio en los siguientes términos:

"(...)

1. Elemento subjetivo: Alude a los sujetos activos o pasivos que intervienen en la conducta, así como a las cualificaciones que la misma norma establece. Siendo entonces, el sujeto activo, quien ejerce el acto de influenciar sobre una empresa determinada, con el ánimo de incidir en su política de precios. Y en correlación, el sujeto pasivo, es la empresa sobre la que se pretende influir, esto es, la que recibe el mensaje u orden.

2. Elemento objetivo: Corresponde a la conducta unilateral desplegada por el sujeto activo, que en ejercicio de su actividad económica orienta sus actos a alterar el libre albedrío de otra empresa, respecto del precio que está dispuesta a asignar a los productos y servicios que ofrece. En efecto, la conducta de "influenciar" presupone "incidir", "sugerir", esto es, "insinuar" o "inspirar" una idea, en el parecer de otro sobre el monto del precio que debe cobrarse al público consumidor por un determinado producto, bien sea para aumentarlo o disminuirlo

(...)⁶⁹.

Aclarados el concepto y los elementos esenciales de la conducta imputada, y comoquiera que la presente investigación se inició por la presunta realización de actos de influenciación por parte de asociaciones del gremio de transporte de carga que habrían creado, promovido y difundido entre sus asociados una "tabla de fletes" de los servicios de transporte de carga entre el 14 de junio de 2011 y el 11 de octubre de 2013 –periodo en el cual el **MINTRANSPORTE** determinó que las tarifas de los servicios de transporte serían fijadas en libre competencia–, este Despacho procederá a analizar el caso concreto a la luz de lo dispuesto en esta sección, para así determinar la efectiva concreción del actuar ilegal investigado.

Para ello, se determinará en primer lugar cómo se cumple el elemento subjetivo de la conducta imputada y se explicará por qué el sujeto activo (en este caso, las asociaciones investigadas) tiene representatividad y grado de influencia suficientes para intervenir en el mercado del transporte de carga o modificar su estructura. En segundo lugar, se abordará lo correspondiente al elemento objetivo, esto es, la conducta restrictiva en sí misma considerada, donde se expondrá el contexto regulatorio dentro del cual la conducta tuvo lugar; se hará alusión a las discusiones previas que se adelantaron acerca de la "tabla de fletes"; se expondrán los elementos de prueba que dan cuenta de la efectiva creación de este instrumento; se describirá el esquema de socialización y distribución que se diseñó para este último; y finalmente se pondrán de presente otras características relevantes tanto del actuar desplegado como de la "tabla de fletes" objeto de investigación.

7.4.2.1. Elemento subjetivo

Tal y como se dispuso en la sección anterior, para que se concreten los actos de influenciación se requiere la existencia de dos agentes: el que realiza la conducta (sujeto activo) y aquel contra quien se dirige la misma (sujeto pasivo).

Pues bien, en la presente actuación administrativa la **ACC** (incluidas sus seccionales) y la **ATC** representan el sujeto activo de la conducta, ya que son los agentes que, aprovechándose de su calidad de asociaciones y de su capacidad de atracción y difusión en el mercado, crearon una "tabla de fletes" para los transportadores de carga afiliados y no afiliados, que habrían buscado publicar, promover e implementar en todo el país.

⁶⁸ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia del 19 de noviembre de 2009. Consejero Ponente: Marco Antonio Velilla Moreno.

⁶⁹ Superintendencia de Industria y Comercio, Resolución No. 71794 de 2012.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Para dar cuenta de la cualificación de tales asociaciones como sujeto activo, es preciso hacer alusión a su representatividad y capacidad de influenciar el funcionamiento del mercado de transporte de carga. Al respecto, tal y como se dispuso en el Informe Motivado, se resalta que estas asociaciones, en conjunto, tienen presencia en las zonas que representan los mayores niveles de atracción y generación de la carga en el país y donde se encuentran las mayores concentraciones de transportadores en el territorio nacional⁷⁰. Tal aspecto resulta de mayor relevancia, en la medida en que da cuenta de la capacidad que tienen la **ACC** y la **ATC** de establecer y mantener contacto directo y constante con la mayor parte de los transportadores de carga colombianos.

Adicionalmente, se pone de presente que la **ACC** y la **ATC** eran las dos mayores agremiaciones de transportadores de carga del país para la época de los hechos investigados, las cuales representaban a los propietarios, poseedores, tenedores o conductores de vehículos y contaban con alrededor de 100.000⁷¹ y 2.000⁷² afiliados a nivel nacional, respectivamente. Este aspecto resulta relevante en la medida que, como lo pudo constatar la Delegatura en su Informe Motivado, su capacidad de convocatoria y su presencia a nivel nacional fueron determinantes para desarrollar acciones tendientes a influir en las tarifas del "valor a pagar" objeto de investigación.

En este punto, cabe anotar que algunos investigados afirmaron que los anteriores datos sobre el número de afiliados de las agremiaciones eran falsos en lo que concierne a la **ATC**. Sobre el particular, señalaron que esta asociación no tiene seccionales por todo el país sino únicamente en Medellín, y que para la época de los hechos investigados el número de afiliados no superaba los 332 propietarios y/o conductores de vehículos, número que resultaría irrisorio e insignificante comparado con el número de transportadores de carga a nivel nacional, que para la época de los hechos se estimaría en 314.000.

Al respecto, se pone de presente que el número de afiliados de la **ATC** provino de esta misma asociación de transportadores, la cual, mediante comunicación del 29 de julio de 2013⁷³, remitió el listado de sus asociados y adherentes, conformado por más de 2.000 propietarios. Por su parte, esta Entidad nunca ha afirmado que la **ATC** cuente con seccionales; la mención de que esta asociación tenía afiliados "a nivel nacional" se debe a que, como la misma asociación aclaró en la comunicación antes referida, sus asociados y adherentes operan rutas a nivel nacional. Finalmente, los cálculos de 314.000 transportadores de carga activos para la época de los hechos no tiene sustento, y aun si lo tuviera, el dato no tiene la entidad suficiente para desvirtuar la afirmación según la cual la **ATC** es una de las dos mayores agremiaciones de transportadores de carga del país, pues tal criterio no se mide únicamente considerando el número de transportadores que operan en el país, sino también teniendo en cuenta el tamaño de otras asociaciones afines y comparables, activas en el sector. En virtud de lo expuesto, el argumento se rechaza por resultar infundado.

Por otro lado, este Despacho también resalta el hecho de que las agremiaciones objeto de estudio hayan fungido en varias ocasiones como interlocutores permanentes con las autoridades de transporte, en particular, con el propio **MINTRANSPORTE**, pues este aspecto evidencia no solo su fuerte rol de representatividad, sino la identificación, aceptación y seguimiento que podía lograr por parte de los agentes económicos que participan en el mercado del transporte terrestre de carga. En efecto, obran en el Expediente documentos como el denominado "ACUERDOS CON GREMIOS REPRESENTANTES DEL SECTOR CAMIONERO"⁷⁴, suscrito, entre otros, por los presidentes de la **ATC** y la **ACC**, por el Superintendente de Puertos y Transporte, y por la Directora Nacional de Transporte y Tránsito del **MINTRANSPORTE**, a través del cual se establecieron unos compromisos que representaban los intereses del gremio y que debían ser cumplidos por parte de las autoridades anteriormente mencionadas.

⁷⁰ Ver numeral 9.1.3. de la Resolución No. 4697 del 14 de febrero 2017. Páginas 11 a 13.

⁷¹ Esta cifra se obtuvo de fuentes públicas para 2009 y 2011. Ver: <http://www.infobae.com/2011/02/16/1019182-paro-camioneros-colapsa-bogota/>
<http://historico.elpais.com.co/paisonline/notas/Abril212009/Nal1.html>

⁷² Folios 311 al 360 del cuaderno público No. 2 del Expediente. Cifra del año 2013.

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ Folios 565 a 566 del cuaderno público No. 3 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En línea con lo anterior, el grado de reconocimiento e influencia de estas asociaciones se hace evidente por el hecho de que tanto la **ATC** como la **ACC** fueron tenidas en cuenta para integrar el grupo de trabajo creado en la Resolución del **MINTRANSPORTE** 212 de 2000 –mediante la cual, entre otras cosas, se fijaron criterios en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de los vehículos de carga–, al que se le asignó la responsabilidad de presentar recomendaciones relacionadas con los costos de operación del transporte terrestre de carga. Específicamente, tal resolución disponía lo siguiente:

"Artículo 3. Grupo de trabajo. Crear un grupo de trabajo integrado como se describe a continuación:

El viceministro de transporte o su delegado, quien lo presidirá.

Un delegado de la Asociación Nacional de Industriales, Andi.

Un delegado de la Federación Nacional de Comerciantes, Fenalco.

Un delegado de la Federación Nacional de Cafeteros.

Un delegado de la Federación Nacional de Arroceros, Fedearroz.

Un delegado de Colfecar.

Un delegado de Fedetrascol.

Un delegado de Asecarga.

Dos (2) delegados de la Asociación Colombiana de Camioneros, ACC.

Dos (2) delegados de la Asociación de Transportadores de Carga, ATC.

Parágrafo. El Ministro de Transporte designará los funcionarios del ministerio que harán parte del grupo de trabajo". (Negritas y subrayado fuera del texto)

Lo anterior deja ver que estas agremiaciones no solo se han caracterizado por perseguir objetivos comunes en el sector económico donde se desempeñan, sino por ser voceras visibles del gremio del transporte terrestre de carga ante el Gobierno y por representar con plena convicción y legitimación sus intereses y visiones. En últimas, esto deja ver que las agremiaciones objeto de investigación no son simples grupos con fines altruistas, sino que son asociaciones que tienen la entidad suficiente para hacer que sus representados se vean identificados en ellos y, de contera, reaccionen ante sus gestiones y sugerencias.

Incluso, tal y como se dispuso en el Informe Motivado, la declaración de **ÁLVARO DARÍO SANÍN CALAD**, presidente de la **ATC** para la época de los hechos, la cual se practicó el 31 de enero de 2018, demuestra la influencia que tiene tal agremiación en el mercado de transporte terrestre de carga, pues su dicho ratifica que la **ATC** –la cual suele actuar conjuntamente con la **ACC** en sus gestiones de representación– cuenta con la potencialidad de influenciar en el sector, entre otras cosas, debido al reconocimiento mismo que le dan las diferentes autoridades que tienen competencias relacionadas con la actividad transportadora:

"(...)

DELEGATURA: *Indíqueme al Despacho qué tan representativo es el gremio de la ATC en el sector de transporte de carga terrestre.*

ALVARO DARÍO SANIN CALAD: *Yo creo que es el gremio, a nivel camionero, más representativo que hay y más serio. Y es tal vez, a nivel camionero y reitero, porque hay otros gremios que asociación empresas de transporte, es el único gremio que tiene estudios de fondos, serios y claros, y que ha participado con el Gobierno siempre (...) ATC es el único gremio que ha presentado estudios serios en cuanto al nivel de transporte de carga. Yo me atrevo a decir, sin ningún recato, que es un gremio importante, serio, estable y con estudios muy importantes.*

(...)75. (Negritas y subrayado fuera del texto)

Se pone de presente en este punto que algunos investigados manifestaron que el uso de la anterior declaración, practicada el 31 de enero de 2018, resulta temeraria, en la medida en que **ÁLVARO SANÍN CALAD** se refería en su dicho a la representación actual del gremio y no a aquella que tenía durante la época de los hechos. Sobre el particular, se resalta que las afirmaciones contenidas en su declaración son igualmente aplicables a la época de los hechos investigados, ya que se

⁷⁵ Folios 2818 y 2819 del cuaderno público No. 14 del Expediente. Minutos: 16:29 a 16:51 y 27:39 a 29:20. Archivo denominado "F:\13-103403-310118".

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

fundamentan en los estudios que las asociaciones han adelantado sobre el mercado de transporte de carga y en la participación activa que han tenido en iniciativas adelantadas con el Gobierno, hechos que ya quedaron demostrados en apartes anteriores y que dan cuenta de la representatividad e importancia que estas agremiaciones han ostentado, incluso, desde mucho antes del inicio de la presente investigación. En virtud de lo expuesto, se rechaza este argumento por resultar infundado.

Retomando lo expuesto hasta el momento, es posible concluir que las asociaciones **ACC** y **ATC** efectivamente cuentan con la posibilidad de influir en el funcionamiento del mercado de transporte terrestre de carga —y por ende, en el comportamiento de sus agremiados y no agremiados—, pues su presencia en zonas que representan los mayores niveles de atracción y generación de la carga en el país, su visible gestión en la representación de los intereses de su gremio, su reconocimiento gubernamental, su previa participación en iniciativas relacionadas con costos de operación del transporte de carga y el reconocimiento expreso de sus integrantes así lo acredita. Esa capacidad de influencia con carácter relevante, se recuerda, es suficiente para poder catalogarlos como sujetos activos de la infracción prevista en el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992.

Cabe anotar en este punto que algunos investigadores sostuvieron que en materia de transporte público terrestre automotor de carga la relación contractual se da entre la empresa de transporte de carga y el usuario del servicio, y que como ninguna de las agremiaciones representa empresas de transporte o empresas usuarias de servicio de transporte, en la práctica, ni la **ATC** ni la **ACC** podría influenciar precios en el mercado. Sobre el particular, se pone de presente que ambas agremiaciones representan operadores del transporte de carga, sean propietarios o conductores, y que es precisamente a través de estos agentes que se manifiesta la voluntad y se transmiten los intereses de los diferentes sujetos que operan en el mercado de transporte de carga. Adicionalmente, la capacidad de influenciación de la **ATC** y de la **ACC** no está dada por la calidad de personas jurídicas o naturales de los agremiados, sino por las importantes y reconocidas gestiones de representación que han adelantado en el mercado de transporte de carga objeto de estudio y por su amplio reconocimiento sectorial y gubernamental. Por lo anterior, el argumento se rechaza por resultar infundado.

Finalmente, respecto al sujeto pasivo, se pone de presente que el destinatario de los actos de influenciación en la presente investigación corresponde a los diferentes agentes que participaban en el mercado de transporte terrestre de carga, tanto agremiados como no agremiados de la **ACC** y **ATC**, ya que hacia estos sujetos estaba dirigida la "tabla de fletes" que es objeto de reproche en la presente actuación administrativa y mediante la cual tales asociaciones habrían buscado influenciar la remuneración que debía cobrar el propietario/conductor a las empresas de transporte. La cualificación de los transportadores de carga como sujeto pasivo está dada precisamente por el reconocimiento, identificación y aceptación que profesan hacia las asociaciones investigadas y por la importancia que le reconoce el gremio y el mismo Gobierno en lo que se refiere a la defensa de los intereses del sector.

En virtud de lo expuesto, el elemento subjetivo se cumple a cabalidad en la presente actuación administrativa, al estar determinados los sujetos activo y pasivo en los términos que la legislación y la jurisprudencia prevén.

7.4.2.2. Elemento objetivo

Como se dispuso anteriormente, el elemento objetivo se refiere a la conducta unilateral realizada por el sujeto activo, consistente en influenciar al sujeto pasivo para que este suba los precios o desista de su intención de bajarlos. En palabras del Consejo de Estado, el elemento objetivo "(...) no es otro, que el ejercicio de la actividad económica desplegada por una empresa, en la que sus actos vayan encaminados a alterar el libre albedrío de otra empresa respecto del precio que está dispuesta a asignar a los productos y servicios que ofrece"⁷⁶ (Subrayado fuera del texto).

En este punto vale la pena poner de presente que el Consejo de Estado también ha aclarado que "la conducta de "influenciar" presupone "incidir", "sugerir", esto es, "insinuar" o "inspirar" una idea, en el parecer de otro sobre el monto del precio que debe cobrarse al público consumidor por un determinado producto, bien sea para aumentarlo o disminuirlo"⁷⁷. De lo anterior se colige que la

⁷⁶ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia del 19 de noviembre de 2009. Consejero Ponente: Marco Antonio Velilla Moreno.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

conducta no corresponde a una coacción, sino a un simple actuar sugestivo que, sumado a la cualificación influenciadora del sujeto activo, tiene la potencialidad o idoneidad de generar una reacción significativa y contribuyente del agente hacia quien se dirige.

En este contexto y para dar cuenta de la concreción del elemento objetivo, se analizarán cinco aspectos, a saber: (i) el contexto regulatorio en el marco del cual la conducta tuvo lugar, el cual permitirá conocer los móviles que tenían los sujetos investigados para influenciar la remuneración que debía cobrar el propietario/conductor a las empresas de transporte; (ii) las discusiones previas que se hicieron acerca de la "tabla de fletes", que permitirá conocer los actos preparatorios de este instrumento; (iii) la creación de la "tabla de fletes" por parte de los agentes investigados, donde se expondrán los diferentes elementos materiales probatorios que dan cuenta de su efectiva existencia; (iv) la difusión de la "tabla de fletes" entre los transportadores de carga, donde se pondrá en evidencia que el fin de tal instrumento era ser socializado y aplicado masivamente; y (v) otras características del actuar desplegado y del instrumento implementado, donde se pondrá de presente que los "valores a pagar" sugeridos por las agremiaciones eran muy superiores a los que el **MINTRANSPORTE** venía expidiendo, sin el ánimo de regular precios. La concurrencia de estos aspectos permitirá advertir la concreción del actuar ilegal investigado y el cumplimiento del elemento objetivo de la conducta imputada.

(i) Contexto regulatorio

En este punto, se retomará lo dispuesto en el Informe Motivado en relación con el marco regulatorio para la fijación de la política tarifaria relacionada con el servicio de transporte terrestre de carga en Colombia, en la medida en que tal contexto normativo permite conocer cuáles fueron los móviles que tenían la **ATC** y la **ACC** para influenciar la remuneración que debía cobrar el propietario/conductor a las empresas de transporte.

De entrada, se pone de presente que el marco regulatorio que se analizó en la Resolución de Apertura de Investigación con Pliego de Cargos fue compilado en el Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015, denominado "*Decreto Reglamentario Único del Sector Transporte*" con el objetivo de "*compilar y racionalizar las normas de carácter reglamentario que rigen en el sector y contar con un instrumento jurídico único*". No obstante lo anterior, el Despacho presentará de manera separada cada una de las normas que han estado relacionadas con la política tarifaria del servicio de transporte terrestre de carga en Colombia y que tienen especial relevancia en esta actuación en particular, en la medida en que han sido determinantes en el actuar de los agentes económicos que participan en este mercado y que hoy son objeto de investigación.

- Ley 105 de 1993: mediante esta ley, entre otros aspectos, se dictaron disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyeron competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales y se reglamentó la planeación en el sector transporte. Resulta relevante ya que, de conformidad con lo dispuesto en el literal b) de su artículo 2, le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades vinculadas a este servicio.
- Ley 336 de 1996: esta ley, que buscó unificar los principios y los criterios que servirían de fundamento para la regulación y reglamentación de, entre otros, el transporte terrestre y su operación en el territorio nacional, resulta de mayor importancia ya que señaló en su artículo 29 que es competencia del Gobierno Nacional, a través del **MINTRANSPORTE**, formular la política y fijar los criterios que se deben tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte.
- Decreto 1150 de 1997: a través de este Decreto, el **MINTRANSPORTE** estableció un régimen mediante el cual las relaciones entre la empresa de transporte y el propietario del vehículo se debían fijar de acuerdo con una tabla que determinaba valores mínimos por tonelada, con fundamento en el origen y destino de la carga⁷⁸. En línea con este Decreto se expidió la

⁷⁷ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia del 19 de noviembre de 2009. Consejero Ponente: Marco Antonio Velilla Moreno.

⁷⁸ "**Artículo 1.** Las relaciones económicas entre el transportador autorizado y el propietario del vehículo de carga, se regirán de conformidad con la tabla anexa del presente decreto. Dicha tabla regula el costo tonelada dependiendo del origen-destino".

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Resolución No. 1927 de 1999, que determinó que las tarifas mencionadas debían mantenerse en una franja de valores mínimos y máximos. Tales valores fueron actualizados anualmente mediante múltiples resoluciones (e.g. 1020 de 1998, 1927 de 1999, 2323 del 2000, 888 de 2001, 2500 del 2002, 3000 del 2003, 2004 del 2004, 888 y 988 del 2006, 5250 de 2007, 3175 y 3382 del 2008, 4733 y 3570 del 2009, 4497 del 2011, entre otras).

- **CONPES 3489 de 2007:** para el momento en que se expidió este CONPES, estaba vigente la Resolución No. 888 de 2006 del **MINTRANSPORTE**, donde se establecían los valores mínimos (*"tabla de fletes"* entre cada origen y destino) que las empresas de carga debían reconocer en ese entonces al propietario del vehículo por la movilización de la mercancía objeto del contrato de transporte. Sin embargo, para esa época se reconoció que se estaban presentando ineficiencias en el cumplimiento y control efectivo de dichos valores, lo cual estaba haciendo que se generaran brechas entre los costos operativos, los valores efectivamente pactados para la movilización y los valores establecidos por la *"tabla de fletes"*⁷⁹.

Por lo anterior, este documento CONPES se presentó como uno de los primeros antecedentes que darían lugar a la modificación del régimen tarifario de libertad regulada que había regido hasta entonces, pues propuso *"migrar hacia un esquema de regulación basado en el principio de intervenir solo en los casos en que se presenten fallas de mercado y para esto, se propone la creación del Índice de Precios del Transporte – IPT. (...)"*. Sin embargo, en la práctica, las modificaciones no fueron adoptadas de forma inmediata.

- **Decreto 2663 de 2008:** mediante este Decreto, que entre otros aspectos, estableció los criterios en las relaciones entre el remitente y/o generador, la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga y el propietario del vehículo, se fijó la tarifa para las relaciones entre el generador de la carga y la empresa de transporte. En su artículo 2, se determinó que el valor del flete por tonelada acordado entre el generador de la carga y la empresa de transporte no podía ser inferior al valor mínimo dispuesto en la Resolución No. 5250 de 2007 más un margen de intermediación del 12.5%. En el artículo 3, se estableció que el valor mínimo por tonelada en la tarifa acordada entre la empresa de transporte y el propietario y/o conductor sería aquel establecido en la mencionada resolución.
- **Decreto 2092 de 2011:** este Decreto resulta de mayor relevancia ya que, en línea con las recomendaciones del documento CONPES 3489 de 2007, introdujo –entre otros cambios– dos modificaciones sustanciales en relación con el régimen tarifario de transporte terrestre de carga: por un lado, dispuso que las relaciones económicas originadas entre los generadores de carga y la empresa de transporte público, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, se debían fijar entre las partes teniendo en cuenta las condiciones del mercado⁸⁰; y por el otro, señaló que cuando el valor a pagar o el flete se encontrara sistemáticamente por debajo de los costos eficientes de operación estimados por el **MINTRANSPORTE**, este podría intervenir el valor a pagar y fijar el valor mínimo del mismo⁸¹. Además, para que tal transición de regímenes tuviera lugar, ordenó al **MINTRANSPORTE** implementar un sistema de información de costos de referencia y un esquema de monitoreo sobre los costos eficientes de operación, según criterios técnicos, logísticos y de eficiencia⁸².

En línea con lo anterior es preciso citar la Resolución No. 4497 del 28 de octubre de 2011, pues esta fue expedida por el **MINTRANSPORTE** para dar cumplimiento al Decreto referido y, en virtud de ello, adoptó el Sistema de Información para la Regulación del Transporte de Carga por Carretera – SIRTCC y determinó el procedimiento de intervención del valor a pagar⁸³.

Tal y como se dispuso en el Informe Motivado, el SIRTCC surgió como una herramienta tecnológica para monitorear y comparar el valor a pagar reportado en el manifiesto electrónico

⁷⁹ Ministerio de Transporte. "Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga". Pág. 8. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=453>

⁸⁰ Artículo 3 del Decreto 2092 de 2011.

⁸¹ Artículo 5 del Decreto 2092 de 2011.

⁸² Artículo 4 del Decreto 2092 de 2011.

⁸³ Artículo 1 de la Resolución 4497 de 2011.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

de carga, contra los costos eficientes de operación calculados para cada ruta⁸⁴. Entre los principales objetivos perseguidos por este sistema se encuentran los siguientes: (i) monitorear los términos y condiciones en que los actores pactan sus relaciones económicas; (ii) calcular el valor a pagar promedio por ruta; (iii) calcular los costos eficientes de operación por cada ruta; y (iv) identificar los casos en los que el valor a pagar promedio esté por debajo del nivel de costos eficientes de operación.

Adicionalmente, el **MINTRANSPORTE** estableció en esta Resolución que podría intervenir para establecer el valor a pagar mínimo que deberán pagar las empresas de transporte a los propietarios, poseedores o tenedores que operen en determinada ruta únicamente cuando se cumplieran ciertas condiciones⁸⁵. La medida de intervención se impondría por medio de un acto administrativo en el que se determinaría el valor a pagar mínimo y únicamente podría tener una duración de doce meses, al cabo de los cuales se volvería a permitir la libre negociación del valor a pagar⁸⁶.

- Decreto 2228 de 2013: este Decreto, que se expidió y entró en vigencia el 11 de octubre de 2013, resulta igualmente de mayor importancia en la presente actuación administrativa, ya que dispuso que, para efectos de respetar la libre negociación de precios, tanto de "fletes" como de "valores a pagar", no se permitiría efectuar pagos entre los agentes del mercado por debajo de los costos eficientes de la operación⁸⁷. También dispuso que "[e]l sistema de información SICE-TAC, del Ministerio de Transporte, ser[ía] el parámetro de referencia", y señaló que en aquellos casos en los que el "flete" y/o "valor a pagar" estuvieran por debajo de los costos eficientes de operación, la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio adelantarían las investigaciones a que hubiese lugar dentro del marco de sus competencias⁸⁸.

Así las cosas, este cambio en la regulación introdujo un régimen de libertad tarifaria para que, a través del mecanismo de oferta y demanda, se determinara el importe del "flete" y el "valor a pagar". Como ya se indicó, el "valor a pagar" se entiende como el precio que surge de la relación económica entre la empresa transportadora y el propietario/conductor del vehículo, y es precisamente ese aspecto en el que se centra la presente investigación.

Adicionalmente, se pone de presente que el **MINTRANSPORTE**, a través de la Resolución No. 757 de 2015, reiteró en su artículo 1 que "[e]n ningún caso se pueden efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación, publicados en el SICE TAC, dado el carácter obligatorio del artículo segundo del Decreto 2228 de 2013". En línea con lo anterior, la misma autoridad, mediante el memorando 20151010124611 del 3 de mayo de 2015, interpretó el alcance del régimen que se estableció en el Decreto 2228 de 2013 y la Resolución No. 757 de 2015, y señaló expresamente que: "El valor a reconocer en las relaciones económicas del costo kilómetro por tonelada efectivamente transportada debe ser calculado con base en los Costos Eficientes de Operación contenidos en el SICE-TAC y de acuerdo a las características propias de las relaciones económicas de cada contrato, pudiendo pactar las partes eficiencias adicionales en los factores técnicos, logísticos y operativos"⁸⁹.

En virtud de lo expuesto, se advierte nuevamente que entre los años 2011 –expedición del Decreto 2092 de 2011– y 2013 –expedición del Decreto 2228 de 2013–, lapso que constituye el periodo de investigación de la presente actuación administrativa, las relaciones económicas entre el generador de carga y la empresa de transporte, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, se debían fijar libremente entre las partes dependiendo de las condiciones del mercado. En otras palabras, en ese periodo rigió de manera plena e indiscutible un marco de libertad

⁸⁴ Artículo 3 de la Resolución 4497 de 2011.

⁸⁵ Artículo 6 de la Resolución 4497 de 2011.

⁸⁶ Artículo 8 de la Resolución 4497 de 2011.

⁸⁷ Artículo 2 del Decreto 2228 de 2013.

⁸⁸ Artículo 4 del Decreto 2228 de 2013.

⁸⁹ Folios 2995 al 3000 del cuaderno público No. 14 del Expediente. Documento denominado: "MINTRANSPORTEMEMORANDO 20151010124611DEL13-05-2015.Relacioneseconomicaseneltran.pdf".

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

contractual para la determinación tanto de los valores a pagar como de los fletes, según la oferta y la demanda del mercado.

Por su parte, tal y como se dispuso en el Informe Motivado, los valores recolectados a través del sistema de información del **MINTRANSPORTE** únicamente tenían por objeto servir como referencia de las relaciones económicas entre el generador de la carga y la empresa de transporte, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos.

Pues bien, aclarado este contexto normativo se pone de presente que el acto de influenciación que es objeto de investigación en la presente actuación administrativa surgió, precisamente, a partir de la inconformidad que manifestaron la **ACC** y la **ATC** por el cambio en la regulación que introdujo el Decreto 2092 de 2011, por el cual se instauró la libertad tarifaria para los servicios de transporte. En rechazo a tal cambio de régimen, las asociaciones en mención pretendieron asumir sin legitimidad alguna la función del regulador e indicar a sus agremiados y no agremiados el valor que debían cobrar por sus servicios a la empresa de transporte.

En virtud de ello, la **ACC** y la **ATC** crearon conjuntamente la denominada "*tabla de fletes*"⁹⁰, la cual fue distribuida entre sus asociados y por la cual se promovió un régimen tarifario opuesto del mecanismo de oferta y demanda, establecido en la regulación vigente para ese entonces. Esta tabla empezó a regir a partir de enero de 2013 y con ella se pretendía fijar la tarifa del "*valor a pagar*" para el mayor número de rutas a nivel nacional, tal y como se describirá en el siguiente aparte.

(ii) Discusiones previas acerca de la "tabla de fletes"

Obran en el Expediente diferentes pruebas que dan cuenta de que, las agremiaciones **ACC** y **ATC**, inconformes con la expedición del Decreto 2092 de 2011 que modificó el régimen de fijación directa de precios por parte del **MINTRANSPORTE** y dio libertad en la concertación de las tarifas, optaron por reunirse para discutir acerca de los precios que debían regir la actividad transportadora, especialmente, en diversas reuniones de Junta Directiva de la **ATC**⁹¹.

En este sentido, se trae a colación lo dispuesto en el documento denominado "*CONVOCATORIA A REUNIÓN DE CARÁCTER GREMIAL DE JUNTA DIRECTIVA ATC*"⁹², en el que se hizo alusión a una reunión del 8 de agosto de 2012 en la que se concertó, entre otras cosas, el diseño de una "*tabla de fletes*":

"Orlando Ramírez presenta un informe referente al SICE y una tabla comparativa de los fletes pagados en la plaza y los que efectivamente se reciben de parte de las empresas y este dato permite evidenciar que los fletes se están incumpliendo en un 38%. Manifiesta que debemos denunciar este hecho ante el Ministerio de transporte y pedirle intervenir las principales rutas del país para regular los fletes de acuerdo con lo establecido en el decreto de regulación económica

Tareas:

(...)

*** Sacar una tabla de fletes con base en los costos reales.**

(...)" (Negritas y subrayado fuera del texto).

Adicionalmente, existe un documento denominado "*REUNIÓN ORDINARIA JUNTA DIRECTIVA ATC*" del 25 de octubre de 2012⁹³, donde se incluyó como tema a tratar "*conocer y discutir sobre la conveniencia de los valores a presentar en la tabla de fletes ATC que se publicará*". Sobre el particular, el documento dispone lo siguiente:

⁹⁰ Folio 17 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

⁹¹ Como consta en el acta de inspección a sitios de internet obrante a folio 21 a 59 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

⁹² Folio 414 a 416 del cuaderno reservado **ATC** No. 1 del Expediente.

⁹³ Folios 420 a 422 del cuaderno reservado **ATC** No. 1 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

"La importancia de sacar la tabla es tener argumentos para negociar, se trata más de una labor de educar a los transportadores."

Aseguran que la tabla de fletes es fundamental para el camionero, se deben analizar bien los costos.

(...)

Asegura que hay que generar una tendencia, una cultura, para que el camionero cobre lo que realmente se merece; pues el negocio está mal planteado desde que decimos cuánto nos va a pagar, cuando en realidad hay que decir le voy a cobrar.

(...)

Por esta razón proponen hacer dos reuniones en el norte y en el sur, con el fin de capacitarlos sobre el SICE, el IPTC y con base en eso mostrarles la tabla y de una vez socializarla.

(...)" (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Tal y como se dispuso en el Informe Motivado, de lo anterior se colige que existía una clara intención por parte de las agremiaciones ACC y ATC de elaborar una "tabla de fletes" con la finalidad de intervenir en la actividad transportadora, para así crear "cultura" a través de un modelo "justo", de forma tal que los transportadores de carga impusieran los valores a cobrar y se apartaran de una negociación que atendiera a las condiciones del mercado. Además, el documento da cuenta de un firme propósito de "socializar" la mencionada tabla, aun cuando el régimen vigente para ese momento (2011-2013), como se ha dispuesto en secciones precedentes, era el de libertad tarifaria.

Por su parte, es preciso poner de presente la publicación que hizo la ATC el 16 de noviembre de 2012⁹⁴ en su blog con respecto a la reunión celebrada en el Country Club de Ejecutivos de Medellín el día inmediatamente anterior (esto es, el 15 de noviembre de 2012). De acuerdo con dispuesto en esta evidencia, tal encuentro reunió a la Junta Directiva de la ATC "con al menos 30 empresarios del transporte", y habría tenido como temática la discusión sobre "la situación actual del sector de carga en Colombia, el modelo de regulación económica a través del SICE –Sistema de Información de Costos Eficientes-, su funcionalidad, efectos reales y efectividad", entre otros asuntos. Según lo dispuesto en tal publicación, algunos de las manifestaciones hechas en dicha reunión fueron las siguientes:

"El SICE [Sistema de Información de Costos Eficientes fijado por el Gobierno] no se cumple, es un cuadro de referencia sub-utilizado. Tiene fundamentos técnicos muy valiosos pero con relación al mercado está mal.

(...)

Si queremos construir sector, tenemos que construir una realidad colectiva compartida. Mostrar una cadena logística unida.

(...)

Los problemas del transporte son estructurales. No hay unión entre los aliados de la cadena logística.

(...)

Hoy se negocia a libre oferta y demanda, pero la sobreoferta vehicular tiene los fletes por el suelo.

(...)

Las empresas y los propietarios deben unirse, no jalar cada uno por su lado. Somos aliados comerciales no competencia.

⁹⁴ Folio 8 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

(...)

Los fletes están muy bajos y los costos operativos van para arriba. Necesitamos intervenir la actividad transportadora en Colombia." (Negritas y subrayado fuera del texto)

Si bien algunos investigadores alegaron que la reunión del 15 de noviembre de 2012 no fue probada y que a partir de ciertas declaraciones es posible inferir que tal sesión nunca se dio, lo cierto es que la publicación antes citada sí existió y que su contenido debe ser analizado conjunta e íntegramente con el resto de material probatorio que conforma el Expediente, el cual apunta coincidentemente a la existencia de un ambiente de malestar en el sector del transporte de carga, relacionado con el funcionamiento del SICE y el esquema adoptado de libertad tarifaria, que habría fomentado la necesidad de intervenir la actividad transportadora mediante la denominada "tabla de fletes". Por ende, independientemente de que la reunión se hubiera llevado a cabo, la publicación en sí misma es muestra del clima de inconformidad que existía en el gremio transportador, que es precisamente lo que quiere ponerse de presente en esta sección.

Adicionalmente, en este mismo *blog* se publicó que los asistentes decidieron conformar un grupo de trabajo entre empresarios y la ATC, e invitar otros gremios para "formar un frente de trabajo conjunto contra las problemáticas más serias" del sector. De acuerdo con lo dispuesto en esta publicación, dicho grupo estaría conformado por **TANQUES Y CAMIONES S.A., TRANSPORTADORA DE CARGA ANTIOQUIA S.A.S., TMQ CARGA S.A. y COMPAÑÍA DE DISTRIBUCIÓN Y TRANSPORTE S.A. – DITRANSA.**

En este punto es importante advertir que existen declaraciones precisamente de tales empresas (**TANQUES Y CAMIONES S.A., TRANSPORTADORA DE CARGA ANTIOQUIA S.A.S., TMQ CARGA S.A. y COMPAÑÍA DE DISTRIBUCIÓN Y TRANSPORTE S.A. – DITRANSA**) en las que las mismas niegan tanto su participación en el grupo de trabajo anunciado por la ATC como su asistencia a la referida reunión (una de tales declaraciones, por citar un ejemplo, es la rendida el 30 de enero de 2018 por **ÓSCAR DARÍO RESTREPO GARCÉS** en su calidad de representante legal de **TRANSPORTADORA DE CARGA ANTIOQUIA S.A.S**)⁹⁵.

No obstante lo anterior, tales negaciones no afectan el juicio de reproche hecho por esta Autoridad respecto del comportamiento desplegado por las agremiaciones investigadas. Si la reunión sí se realizó pero el grupo no se creó, resulta reprochable el simple hecho de que la ATC haya organizado y promovido encuentros para fomentar la desatención al modelo tarifario que el **MINTRANSPORTE** determinó mediante Decreto 2092 en el año 2011. Por su parte, si la reunión nunca se realizó y la publicación en la página web de la ATC faltó a la verdad, el reproche se mantiene y sería aún más fuerte, pues lo que estaría revelando la publicación es que las agremiaciones mostraron engañosamente los nombres de distintas empresas que pudieran tener cierto reconocimiento en el sector del transporte, con el fin, precisamente, de crear mayor atracción e influenciar de manera más efectiva y masiva al sujeto pasivo de la conducta.

En todo caso, como se puso de presente en el Informe Motivado, resulta cierto e irrefutable que la publicación en mención fue aportada de forma impresa como anexo al escrito de queja, y que el Laboratorio de Informática Forense de la Superintendencia de Industria y Comercio levantó "Acta de inspección a sitios de internet" el 7 de mayo de 2013, en la que dejó constancia de la correspondencia que existe entre el contenido de la página web de la ATC y el documento aportado. Incluso, resalta este Despacho que el contenido de dicha publicación no fue tachado de falso por la ATC ni por ninguna de las personas vinculadas a la presente actuación administrativa, lo cual permite inferir su veracidad.

Por otro lado, obra en el Expediente el documento denominado "ACTA DE JUNTA DIRECTIVA No. 8", en el que se hizo a alusión a una reunión llevada a cabo el 6 de diciembre de 2012⁹⁶, en la que la Junta Directiva de la ATC buscó afinar los detalles sobre la elaboración y distribución de la "tabla de fletes", la cual se realizaría conjuntamente con la ACC. Al respecto, el documento dispone lo siguiente:

⁹⁵ Folios 2789 a 2794 del cuaderno público No. 13 del Expediente.

⁹⁶ Folios 423 a 426 del cuaderno reservado ATC No. 1 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

(...)

Don Orlando comenta que se reunió con ACC para manejar TABLA DE REFERENCIA CON BASE EN COSTOS y se planea mandar a hacer distribución.

(...)

Se acordó crear una propuesta por ATC, ACC en la cual escojieron regiones por el conocimiento de cada uno para hacerla más realista.

(...)" (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Así las cosas, no cabe duda para este Despacho de que la **ATC** y la **ACC** discutieron y socializaron una clara iniciativa de crear una "tabla de fletes", que estaba fundamentada en el malestar que generó en el sector la modificación del régimen de fijación directa de precios por parte del **MINTRANSPORTE** y la consecuente implementación de un modelo basado en la libertad en la concertación de las tarifas. El inconformismo que sirvió de móvil se apoyó en la idea según la cual "el negocio" habría quedado mal planteado y el camionero debía intervenir para que se le pagara lo que el sector consideraba justo.

(iii) Creación de la "tabla de fletes"

En desarrollo de la declarada iniciativa que tenían las asociaciones **ATC** y **ACC** de intervenir el mercado y crear una "tabla de fletes", el Despacho encontró acreditado que efectivamente elaboraron dicho instrumento, el cual consistió en una tabla con tarifas por tonelada, determinadas por ruta, que estaba destinada a los transportadores de carga terrestre, quienes estaban llamados a considerarla y tenerla en cuenta para negociar con las empresas de transporte los "valores a pagar" para cada viaje.

Como prueba de la efectiva creación de la "tabla de fletes", vale la pena citar el escrito del 24 de enero del 2013, suscrito en Buenaventura, Valle del Cauca, por representantes de **ACC** y **ATC**, quienes declararon expresamente haber acordado conjuntamente los valores de tal instrumento, haber aceptado la incorporación de sus correspondientes logos y haber realizado con antelación un plan de difusión:

"ACC y ATC han acordado los valores de la tabla anexa que hemos revisado conjuntamente para sacar 100 mil ejemplares impresos de la tabla de fletes la cual llevará el logo de ACC y el de ATC. Así mismo contará con la publicidad de Kenworth de La Montaña y Navitrans.

Realizaremos distribución a través de 12 ciudades inicialmente para lo cual esperamos contar con el trabajo conjunto entre ACC y ATC. Para reforzar el tema de comprensión y defensa de la tabla realizaremos reuniones en diferentes ciudades que programemos de común acuerdo.

Para constancia y aprobación firmamos en la ciudad de Buenaventura a los 24 días del mes de enero de 2013.

*Pedro Aguilar Rodríguez
Presidente ACC*

*Luis Orlando Ramírez Valencia
Director Ejecutivo Nacional ATC*

*Juan Carlos Bobadilla Díaz
Secretario General ACC*

*Dairon Gomez
Vicepresidente ATC⁹⁷. (Negrillas y subrayado fuera del texto).*

En línea con lo anterior, obra en el Expediente un correo electrónico del 11 de febrero de 2013, con el asunto "Fwd: Volvemos a la tabla de fletes!", remitido por la **ATC** a través de la dirección

⁹⁷ Folios 18 y 19 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

comunicaciones@atc.com.co, en el que se le comunicó a **CARLOS HUMBERTO BALLESTEROS**, representante legal de **CETER** (empresa de transporte), acerca de las decisiones adoptadas sobre la "tabla de fletes" en mención. Al respecto, el correo dispone lo siguiente:

"Volvemos a la tabla de fletes"

DESDE EL 16 DE FEBRERO ENTRARÁ EN VIGENCIA LA TABLA DE FLETES EMITIDA ENTRE ATC Y ACC

*Debido a los altos costos operativos de nuestro sector y a los bajos fletes que se manejan en Colombia en estos momentos, irrespetando y desconociendo totalmente lo propuesto por el Sistema de Información de Costos Eficientes –SICE– del Ministerio de Transporte, **hemos decidido entre ATC y ACC emitir una tabla con los fletes que debemos cobrar a las empresas a partir del 16 de febrero de 2013.***

Desde hace varios años, los transportadores venimos trabajando a pérdida, percibiendo fletes muy por debajo de lo estipulado en el SICE y por esto, con la intención de mejorar nuestra actividad emitimos esta tabla entre los gremios que representan a los propietarios de los equipos de carga del país.

No hay ninguna ruta en esta tabla en la que el valor del flete supere al recomendado por el SICE, por lo contrario, en muchos casos está por debajo. Entendemos que éste (sic) debe ser el primer paso para llegar al punto necesario de utilidad de nuestro sector y en el mediano plazo igualar al SICE

Tomado de: Base de datos ATC⁹⁸. (Negritas y subrayado fuera del texto).

Se resalta en este punto que el correo citado tiene como archivo adjunto la denominada "tabla de fletes para vehículos de transporte terrestre" elaborada por la **ATC** y la **ACC**, la cual, según se dispuso en su mismo contenido, habría de entrar en vigencia a partir de enero de 2013 –es decir, desde el mismo momento en que se hizo pública por sus autores– junto a los incrementos de peajes, y se ajustaría cada tres (3) meses a partir de marzo de ese mismo año:

⁹⁸ Folio 176 del cuaderno público No. 1 del Expediente. (PDF: Correo de Asociación de Transportadores de Carga – [Asociación de Transportadores de Carga ATC] Tabla de referencia para -1)

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

concreción de este elemento se rechaza por resultar infundado, en la medida en que nunca se ha supeditado su cumplimiento a una empresa particular, como **CETER**. Ahora bien, el hecho de que tal empresa eventualmente no se encuentre activa, tenga domicilio en una ciudad diferente al lugar donde está ubicada la **ATC** (Medellín) y el **MINTRANSPORTE** no cuente con información sobre su operación resulta irrelevante, ya que lo que se quiere poner de presente con la referencia del correo en mención es que, efectivamente, existió una "tabla de fletes" con elementos identificadores de las asociaciones investigadas que, incluso, fue socializada por diferentes medios.

Incluso, es importante hacer hincapié en que existen más pruebas que dan cuenta de la efectiva creación y envío de la "tabla de fletes" en mención. Sobre el particular, se resalta que existen otros correos electrónicos que fueron recaudados en la visita administrativa realizada directamente en las instalaciones de la **ATC** el 7 de junio de 2013, cuyos contenidos eran sustancialmente iguales al anteriormente citado, en la medida en que anunciaban el regreso a la "tabla de fletes" e instaban a sus destinatarios a observarla y seguirla estrictamente.

Ejemplo de ello es el correo del 11 de febrero de 2013, remitido desde la cuenta comunicaciones@atc.com.co con destino a la dirección de correo electrónico orlando.ramirez@atc.com.co, perteneciente al Director Ejecutivo de la **ATC**, **LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA**, cuyo asunto era "Correo de Asociación de Transportadores de Carga - Volvemos a la tabla de fletes", y en el cual se dispone lo siguiente:



Luis Orlando Ramirez Valencia <orlando.ramirez@atc.com.co>

Volvemos a la tabla de fletes!

1 mensaje

ATC <comunicaciones@atc.com.co>
 Responder a: ATC <comunicaciones@atc.com.co>
 Para: Orlando <orlando.ramirez@atc.com.co>

11 de febrero de 2013 16:41

[Volvemos a la tabla de fletes]

Si no puede visualizar correctamente este mensaje, haga clic aquí

Volvemos a la tabla de fletes

DESDE EL 16 DE FEBRERO ENTRARÁ EN VIGENCIA LA TABLA DE FLETES EMITIDA ENTRE ATC Y ACC

Debido a los altos costos operativos de nuestro sector y a los bajos fletes que se manejan en Colombia en estos momentos, irrespetando y desconociendo totalmente lo propuesto por el Sistema de Información de Costos Eficientes – SICE- del Ministerio de Transporte, hemos decidido entre ATC y ACC emitir una tabla con los fletes que debemos cobrar a las empresas a partir del 16 de febrero de 2013.

Desde hace varios años, los transportadores venimos trabajando a pérdida, percibiendo fletes muy por debajo de lo estipulado en el SICE y por esto, con la intención de mejorar nuestra actividad emitimos esta tabla entre los gremios que representan a los propietarios de los equipos de carga del país.

No hay ninguna ruta en esta tabla en la que el valor del flete supere al recomendado por el SICE, por lo contrario, en muchos casos está por debajo. Entendemos que éste debe ser el primer paso para llegar al punto necesario de utilidad de nuestro sector y en el mediano plazo igualar al SICE.

Lo ideal es disminuir costos de operación, por lo que le hemos pedido constantemente al gobierno que optimice la infraestructura vial, que regule los precios de combustibles, peajes y de algunos insumos que hacen de nuestro negocio, una actividad costosa, en la que, más

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Por otro lado, es preciso advertir que algunos investigados sostuvieron que mientras en el Informe Motivado se manifestó que no existía duda de que la "tabla de fletes" había entrado en vigencia a partir de enero de 2013, el fundamento fáctico de la investigación sostuvo que la ATC había publicado la tabla el 13 de febrero del mismo año. Sobre el particular, anotaron que no se entiende cómo la supuesta tabla habría entrado a regir antes de su publicación.

Pues bien, en este sentido se pone de presente que la fecha de entrada en vigencia del instrumento está dispuesta en el mismo contenido de la "tabla de fletes" aquí analizada, y que si bien se han citado correos que dan cuenta de la difusión de este documento un mes después, lo cierto es que jamás se ha atribuido la fecha de esos correos como la fecha oficial de publicación. Adicionalmente, es completamente lógico que los mensajes que den cuenta de la socialización de la "tabla de fletes" sea posterior a la fecha en que la misma fue creada, pues precisamente los mensajes de difusión tomaban fuerza en la medida en que se apoyaban en una iniciativa ya consolidada, en ejecución y con miras a seguir desarrollándose continuamente. En virtud de lo expuesto, el argumento se rechaza por improcedente.

Así las cosas, lo dispuesto hasta este punto corrobora que, en efecto, la tabla existió, que en su elaboración y distribución participaron activamente la ATC y la ACC, y que la existencia de este instrumento estuvo acompañada de una socialización y exhortación de seguimiento y acatamiento. Sobre esto último se profundizará a continuación.

(iv) Difusión de la "tabla de fletes"

Los actos de influenciación desplegados por la ATC y la ACC, los cuales se fundamentaron en la previa discusión de la tabla de fletes y su efectiva creación, se concretaron adicionalmente mediante diferentes actos de difusión y socialización que buscaron, precisamente, crear adeptos y seguidores estrictos de los valores ahí consignados.

En este punto, se resalta el "plan de acción para la divulgación de la tabla de fletes" dispuesto en el correo electrónico intercambiado entre miembros de la ATC (y en los cuales se menciona la participación de la ACC), con fecha del 8 de enero de 2013, titulado "Plan de acción y presupuesto plan lanzamiento de Tabla de Fletes"¹⁰⁰, el cual fue remitido por LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA, director ejecutivo nacional de la ATC, y dirigido a ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA, presidenta de la ATC; GUSTAVO MONTOYA URREGO, miembro de la Junta Directiva de la ATC; y DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA, también miembro de la Junta Directiva de la ATC:

"Buenas tardes:

Conjuntamente con Andrés hemos organizado el plan de acción para la divulgación de la tabla de fletes

Como lo saben ya estamos confirmados con los patrocinios confirmados de Kenworth \$ 5 millones y Navitrans \$3 millones: Estoy pendiente de la confirmación de Autolarte y Praco Didacol que quedaron de confirmar para mañana, plazo máximo para organizar las artes.

Ya elaboramos el plan de acción en las diferentes ciudades de las cuales definimos unas para ACC y otras ATC; en otra hoja encontrarán el presupuesto ya ajustado con los costos de distribución, incluidos gastos de viajes a las diferentes ciudades a cargo nuestro.

Revisen y me hacen los comentarios para socializar con ACC el documento sin presupuesto. La idea es iniciar proceso de divulgación a partir del 15 de enero.

ORLANDO RAMÍREZ V.

Director Ejecutivo ATC". (Negritas y subrayado fuera del texto).

En respuesta al correo citado, GUSTAVO MONTOYA URREGO, miembro de la Junta Directiva de la ATC, le contestó el 8 de enero de 2013 a las demás personas copiadas en el mensaje e hizo algunas observaciones relacionadas con ruedas de prensa, organización de reuniones, difusión de la tabla en determinadas ciudades y distribución de responsabilidades entre la ATC y la ACC:

¹⁰⁰ Folio 79 del cuaderno reservado ATC No. 1 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

"Orlando, me parece muy bien, solo unas pocas observaciones; en el responsable se debe colocar la persona que estará al frente y que debe coordinar todo en cada seccional. En Bogotá, aunque la rueda de prensa es conjunta, creo se debe dejar en manos de ACC todo el andamiaje de la distribución y en la costa atlántica se debe poner la responsabilidad en cabeza de ATC y ACC; lo mismo que en Medellín; buscando no generar roces igualmente creo se debe definir fecha y hora de la rueda de prensa en Bogotá y empezar a fijar fechas de reunión en Medellín y partes que nos correspondan a nosotros."¹⁰¹

Como se puede advertir de los anteriores mensajes, que fueron enviados antes de la creación y distribución de la "tabla de fletes", este instrumento estaba pensado desde sus inicios para ser divulgado con base en un plan de acción que incluía patrocinios y un presupuesto organizado, en virtud del cual se pensaban adelantar viajes a diferentes ciudades del país y ruedas de prensa. Esto deja ver que la "tabla de fletes" fue concebida precisamente para llegar a muchos receptores ubicados en diferentes regiones, generar impacto en ellos y buscar reacciones de aceptación, observancia y seguimiento.

Por otro lado, existen pruebas de distribución y socialización de la "tabla de fletes" que van más allá de la fecha de elaboración y emisión de tal instrumento y que corroboran lo arriba anotado. Un ejemplo de ello es el documento denominado "ACTA EXTRAORDINARIA DE JUNTA DIRECTIVA No. 1" de la ATC del 10 de enero de 2013, en el cual las agremiaciones aludieron nuevamente al presupuesto designado para la distribución de la referida tabla:

"QUINTO: DISTRIBUCION DE TABLA DE REFERENCIA CON BASE EN COSTOS

El director de la asociación Orlando Ramírez, expone lo referente a lo necesario para el presupuesto de distribución de tabla de referencia con base en costos de la distribución de siendo (sic) necesarios un total de (\$8.000.000) ocho millones de pesos.

Dentro del presupuesto esta realización de una rueda de prensa para hablar de la tabla de la referencia con base en costos que tiene como objetivo hacer que sirva de referencia sobre los costos establecidos por el SICE para que el transportador siempre conozca que debe cobrar con referencia al SICE"¹⁰².

Adicionalmente, existen pruebas de la distribución y socialización de la "tabla de fletes" tales como las publicaciones hechas en el *blog* de la ATC el 13 y el 24 de febrero de 2013 (blog.atc.com.co), contenidos que fueron consultados por la Superintendencia de Industria y Comercio mediante inspección administrativa de los mencionados sitios web¹⁰³. La publicación del 13 de febrero de 2013 dispone lo siguiente:

*"Debido a los altos costos operativos de nuestro sector y a los bajos fletes que se manejan en Colombia en estos momentos, irrespetando y desconociendo totalmente lo propuesto por el Sistema de Información de Costos Eficientes -SICE- del Ministerio de Transporte, **hemos decidido entre ATC y ACC emitir una tabla con los fletes que debemos cobrar a las empresas a partir del 16 de febrero de 2013.** (...)"¹⁰⁴. (Negrillas y subrayado fuera del texto).*

Por su parte, en la publicación del 24 de febrero de 2013 se expresa:

"Camioneros le dicen 'no más' a la libertad regulada en fletes.

(...)

*Los transportadores del país agremiados en la Asociación Colombiana de Camioneros – ACC– y la Asociación de Transportadores de Carga –ATC– **se propusieron revivir la tabla de fletes**, con precios que los gremios consideraron justos.*

¹⁰¹ Folio 79 del cuaderno reservado ATC No. 1 del Expediente. (PDF: Correo de Asociación de Transportadores de Carga – Plan de acción y presupuesto plan lanzamiento de Tabla de Fletes).

¹⁰² Folios 434 a 435 del cuaderno reservado ATC No. 1 del Expediente.

¹⁰³ Folios 21 a 59 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

¹⁰⁴ Folios 13 a 14 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

(...)

Para los transportadores el debate tiene un ingrediente adicional: Los precios del transporte ya que desde que se desmontó la tabla de fletes el gremio está sumido en una competencia que puede quebrar al sector.

Desde hace varios años los transportadores venimos trabajando a pérdida, percibiendo fletes muy por debajo de lo estipulado en el Sice y por esto, con la intención de mejorar nuestra actividad, emitimos esta tabla entre los gremios que representan a los propietarios de carga en el país". Indicó la Asociación de Transporte de Carga, ATC.

(...)¹⁰⁵. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Cabe anotar que, como se dispuso líneas atrás, algunos investigados manifestaron respecto de estas publicaciones que las mismas no estaban dispuestas en la página web de la ATC (que es www.atc.com.co), que el *blog* en el que constaban no fue creado ni administrado por ninguno de los investigados y que ni siquiera está acreditado que dicho *blog* sea propiedad de la ATC. Sobre el particular, se recuerda que la vinculación entre el *blog* y la ATC se demuestra a través de los correos electrónicos enviados desde cuentas institucionales de tal asociación, y se aclara que, en todo caso, estas publicaciones son solo uno de los medios probatorios que dan cuenta de la difusión de la "tabla de fletes" efectivamente creada por las asociaciones.

Por ende, independientemente de la titularidad de la cuenta, lo que se quiere demostrar aquí es que los agentes del sector transportador buscaron comunicar masivamente, a través de distintos medios (como, en este caso, *blogs*), la intención de emitir y promover su propia "tabla de fletes" y desconocer la medida de libertad tarifaria adoptada por el MINTRANSPORTE. Adicionalmente, si lo que se pretende es desvincular a la ATC de la difusión de la tabla que directamente creó —hecho que de por sí resulta reprochable para esta Superintendencia—, no puede perderse de vista que los correos electrónicos y las actas de junta directiva citadas al inicio de esta sección corroboran la vinculación directa de tal asociación con los actos de socialización del instrumento. Por ende, los argumentos en este sentido se rechazan por improcedentes.

Adicionalmente, obra en el Expediente un correo electrónico con asunto "ACC Urgente REUNIÓN", remitido desde la dirección accdesintegracion@hotmail.com (correo institucional de la ACC-BC) a PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ, presidente de la ACC, con copia a los presidentes o miembros de seccionales de dicha organización, que tenía como archivo adjunto el formato original del volante proferido por la ACC para convocar a todos los "conductores, camioneros, propietarios y afines" a una reunión el 21 de enero de 2013. En tal espacio, se iban a discutir soluciones a varias problemáticas, entre ellas, el inconformismo del sector frente al SICE y el esquema de libertad vigilada:

"Amigos Camioneros "NO MÁS ABUSOS"

Exigimos actualizar la tabla de costos. No más SICE, ni libertad vigilada, está comprobado que es la quiebra de los camioneros.

(...)

ESPERAMOS QUE EL 21 DE ENERO NOS ACOMPAÑEN EN BUENAVENTURA TODOS LOS CONDUCTORES, CAMIONEROS, PROPIETARIOS Y AFINES, YA QUE TODA LA JUNTA DIRECTIVA DE LA ACC ESTARÁ ESE DÍA PARA BUSCAR SOLUCIONES A TAN ALTA PROBLEMÁTICA QUE NOS AQUEJA¹⁰⁶. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Las pruebas citadas en esta sección resultan relevantes ya que dejan ver que la "tabla de fletes" se creó con el específico fin de ser socializada e implementada masivamente por los transportadores de carga terrestre, agremiados y no agremiados de la ATC y la ACC, y que incluso desde antes de su elaboración y efectiva distribución se estructuraron planes serios encaminados a una certera y eficaz implementación y adopción por parte de los transportadores de carga de diferentes regiones del país del país. En últimas, la "tabla de fletes" nació con el firme propósito de influenciar a los transportadores de carga y generar reacciones positivas de seguimiento por parte de estos últimos.

¹⁰⁵ Folios 15 a 16 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

¹⁰⁶ Folio 188 del cuaderno reservado ACC No. 1 del Expediente

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Estas evidencias también dejan ver que las asociaciones investigadas, en provecho de la representatividad que ostentaban, buscaron incidir en las condiciones del mercado con la iniciativa de "autorregulación" promovida mediante la denominada "tabla de fletes", que tenía el ropaje de ser legal y de estar justificada en causas legítimas, pero que, a todas luces, era contraria al esquema de libertad tarifaria definido por el Gobierno. Se resalta que con esta conducta las asociaciones no solo desconocieron abiertamente el régimen de libertad tarifaria establecido por parte del **MINTRANSPORTE** a través del Decreto 2092 de 2011 dentro del mercado de transporte terrestre de carga en Colombia, sino que fomentaron y promovieron tal desconocimiento de forma masiva en el sector.

Así las cosas, queda acreditado para esta Superintendencia que existió una influenciación por parte de las agremiaciones **ATC** y **ACC** sobre los transportadores de carga terrestre agremiados y no agremiados, al fomentar la iniciativa de la "tabla de fletes", crearla efectivamente y buscar difundirla para su efectiva aplicación.

(v) Otras características especiales del comportamiento desplegado y de la "tabla de fletes"

Adicional a lo expuesto hasta el momento, el Despacho considera importante resaltar que al contrastar las tarifas del **MINTRANSPORTE** con las presentadas en la "tabla de fletes" expedida por la **ACC** y la **ATC**, se advirtió que tales agremiaciones no solo se atribuyeron la facultad de entes reguladores, sino que, además, (i) buscaron establecer unas tarifas que estuvieron al alza en la mayoría de las rutas de transporte terrestre que pretendieron intervenir y (ii) fijaron su instrumento de manera que los trayectos origen-destino con distancias más cortas tuvieran valores sustancialmente superiores a los establecidos por el **MINTRANSPORTE**. El fundamento de esta conclusión se explica a continuación:

Aunque el Decreto 2092 de 2011 dispuso el régimen de libertad tarifaria, para la época de los hechos existían unos costos eficientes de operación estimados por el **MINTRANSPORTE**, que era la única entidad competente para actualizarlos. De hecho, el Decreto en mención le otorgó la facultad de definir nuevamente el "valor a pagar" cuando el valor negociado de alguna de las rutas se encontrara por debajo del costo mínimo eficiente de operación –libertad vigilada–.

Tal y como se dispuso en el Informe Motivado, la estimación de los costos eficientes de operación que realizaba el **MINTRANSPORTE** no tenía por objeto disciplinar las relaciones entre empresas y propietarios de vehículos, como si fuera un régimen de precio regulado. Por el contrario, como se ha dispuesto en secciones precedentes, es claro que el Decreto 2092 de 2011 adoptó un régimen de libertad vigilada de las tarifas en el que imperaba la libre negociación de las mismas. La estimación de los costos eficientes por parte del **MINTRANSPORTE** simplemente se trataba de una herramienta que buscaba detectar eventuales distorsiones de mercado que hicieran necesario intervenir la tarifa en casos específicos posteriormente.

Tal herramienta contó con un análisis de factibilidad que inició con la firma del Contrato 102 del 2009 suscrito por el **MINTRANSPORTE**, mediante el cual se realizó el "Desarrollo e Implementación de un sistema de información para el Seguimiento del Modelo de Regulación de Precios del Servicio Público de Transporte de Carga por Carretera – SIRTCC", estudio que se basó en el CONPES 3489 de 2007, el cual determinó que era "necesario migrar hacia un esquema de regulación basado en el principio de intervenir solo en los casos en que se presenten fallas de mercado". El informe final de dicho contrato fue aportado por el **MINTRANSPORTE** a la presente investigación¹⁰⁷.

En línea con lo anterior, se aclara que el costo eficiente se compone de costos de operación y costos de administración, y se define como "aquel que debiera pagar el usuario en las unidades en que se transa el servicio, utilizando parámetros en condiciones de eficiencia"¹⁰⁸. Así las cosas, la política de libertad vigilada del **MINTRANSPORTE** consistía en comparar el costo eficiente de operación en cada ruta, con las tarifas máximas promedio que cobrarían las empresas de transporte a los generadores, y las mínimas que pagarían las empresas de transporte a los propietarios de vehículos. En caso de que el regulador detectara una diferencia significativa entre las tarifas vigiladas y el costo eficiente que había sido determinado para cada mercado, se fijaría una tarifa

¹⁰⁷ Folio 3000 (CD) del cuaderno público No. 14 del Expediente. Documento denominado "20111400105721".

¹⁰⁸ *Ibidem*.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

tope para el mercado relevante ofreciendo un mes de plazo a las empresas para enviar sus costos debidamente soportados; si las cifras justificaban las tarifas, se debía implementar un nivel de vigilancia mayor, y en caso contrario se procedía a regular por precios tope¹⁰⁹.

Ahora bien, el **MINTRANSPORTE**, con el fin de dar información respecto de los costos eficientes, creó los siguientes sistemas o plataformas que agrupaban los datos de diversas rutas origen - destino en todo el país, los cuales servirían como referencia para la toma de decisiones entre agentes del transporte de carga: (i) Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga SICE-TAC, cuyo objeto era *[d]ar información sobre los costos de operación del transporte automotor de carga*¹¹⁰; y (ii) Registro Nacional de Despachos de Carga RNDG, cuyo objetivo era *"Recoger información de los Manifiestos de Carga que expiden las empresas de transporte de carga habilitadas por el Ministerio de Transporte"*¹¹¹

Sobre el particular, **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ**, presidente de la **ACC**, declaró el 19 de noviembre de 2015 ante esta Superintendencia lo siguiente:

"DELEGATURA: ¿Pero entonces ustedes lo que hicieron fue tomar los costos de lo que presenta el Ministerio en la tabla del SICE?"

***PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ:** No, en ese tiempo no se llamaba así, eran los costos que tenía el Gobierno en su página del Ministerio y lo que hicimos fue actualizarlos a la fecha del 2012, se revisa cuánto ha subido el combustible ACPM, cuánto subían las llantas etc., entonces se actualizó, pero el Gobierno hasta el momento no ha sacado... en ese momento el gobierno no la sacó, pero tampoco nos dijo que no la sacáramos, entonces la radicamos y el Gobierno no contestó, entonces hizo caso omiso.*

*Entonces ese silencio administrativo nos dio la oportunidad para salir al camionero a decirle y a enseñarle cómo se manejan los costos*¹¹².

A partir de lo expuesto es posible afirmar, en primer lugar, que para la época de los hechos el gremio transportador contaba con herramientas para que los diferentes agentes del mercado (generador de la carga, empresa de transporte y propietario del vehículo) pudieran negociar libremente los precios del transporte de carga por carretera, bajo un monitoreo constante por parte del **MINTRANSPORTE** que buscaba identificar posibles fallas de mercado¹¹³. Y, en segundo lugar, que las asociaciones investigadas (especialmente la **ACC** dirigida por **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ**), asumieron de manera arbitraria el papel de regulador en el momento en que decidieron proceder con las *"actualizaciones de los costos"* sin el acompañamiento de la autoridad, con lo cual excedieron sus facultades legales como agremiaciones.

También resulta claro para el Despacho que este último comportamiento no obedeció a un desconocimiento del régimen de la libertad vigilada o a la inexistencia de un marco normativo que regulara estas nuevas disposiciones. Dicho actuar, tal y como lo dispuso la Delegatura en su Informe Motivado, obedeció a una decisión consciente y discrecional que, inclusive, como se desprende de la declaración de **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ**, se pretendió explicar a partir de un supuesto *"silencio administrativo"* y un *"caso omiso"* por parte del regulador. En este punto se reitera que no resulta aceptable bajo ninguna circunstancia falsear el papel del Estado para determinar las condiciones del mercado de manera unilateral, tal y como lo pretendieron las agremiaciones de transporte hoy investigadas, pues aun cuando existan dificultades serias en sectores tan complejos como el aquí analizado, siempre habrá caminos legales asequibles para poder solventarlos.

Aclarado lo anterior, se traerán a colación las gráficas dispuestas en el Informe Motivado que dan cuenta de las diferencias entre la tabla expedida por las asociaciones y la tabla que contiene los

¹⁰⁹ Ibidem.

¹¹⁰ Folio 2998 del cuaderno público No. 14 del Expediente.

¹¹¹ Ibidem

¹¹² Folio 679 del cuaderno público No 4 del Expediente. Minuto 30:36.

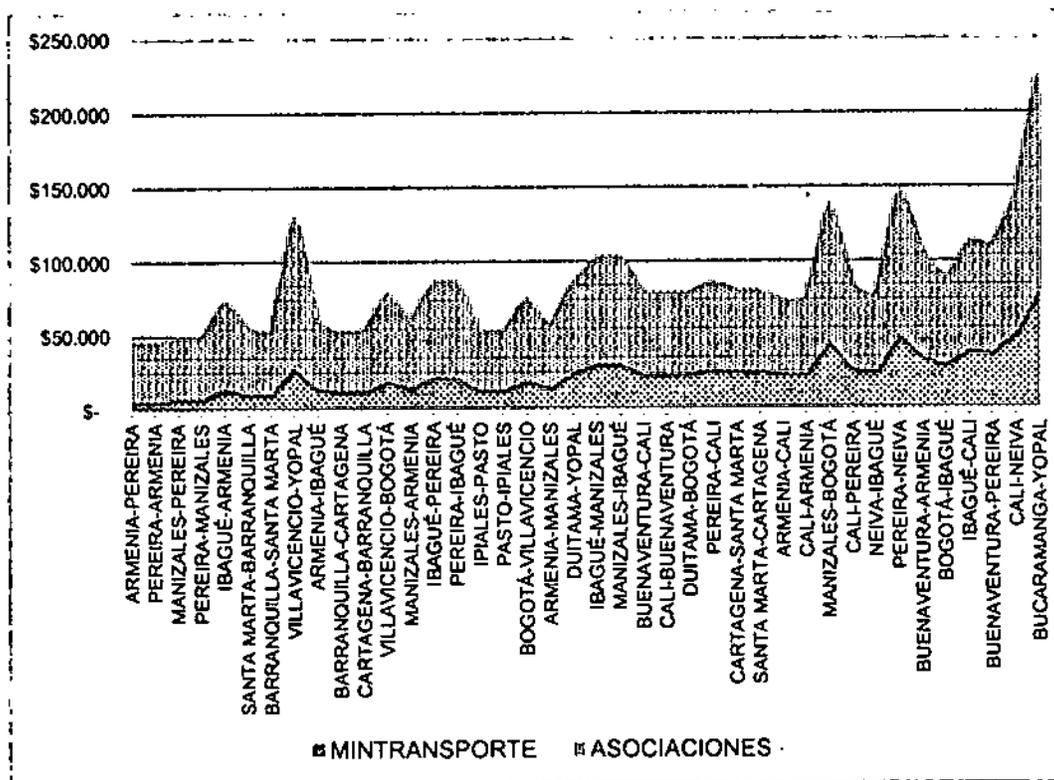
¹¹³ Ministerio de Transporte, Oficina de Regulación Económica. *"Boletín de Coyuntura del Sector de Transporte de Carga por Carretera Cuarto trimestre del año 2013"*. Consultado el 01-03-2018. https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/observatorio_de_transporte_de_carga_por_carretera

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

valores calculados por el MINTRANSPORTE —estos valores se calcularon por dicha autoridad para propósitos diferentes de los de la regulación del precio en forma directa—¹¹⁴. Tales diferencias están dispuestas en valores y en porcentajes para enero de 2013, época que se enmarca en el periodo de investigación. Los valores contenidos en las tablas se refieren a las tarifas del "valor a pagar", cuya expedición, como se dejó por sentado, únicamente le competía al MINTRANSPORTE (en ningún caso, con el alcance de regular directamente los precios). La metodología empleada se explica según lo dispuesto en el Informe Motivado:

"Con el fin de realizar la comparación, se calcularon las diferencias absolutas para las rutas coincidentes entre las dos tablas (324 en total). Allí se encontró que las agremiaciones fijaron una tarifa del "valor a pagar" superior al del MINTRANSPORTE en el 85% (277) de estos trayectos. Posteriormente, se obtuvo la diferencia porcentual entre la tarifa del "valor a pagar" de referencia expedido por las asociaciones investigadas y los valores calculados por el MINTRANSPORTE. Una vez hechos estos cálculos, se ordenaron las rutas de mayor a menor según la diferencia porcentual y se tomaron las primeras cuarenta para realizar el siguiente análisis"¹¹⁵.

Gráfica No. 2. Comparativo de los valores de referencia expedidos por el MINTRANSPORTE vs los expedidos por las asociaciones ACC y ATC para enero de 2013.



Fuente: Elaboración Superintendencia de Industria y Comercio, basado en información del Expediente¹¹⁶.

La gráfica citada muestra la diferencia entre las tarifas del "valor a pagar" expedidos por la ACC y la ATC, y los valores estimados por el MINTRANSPORTE para las mismas rutas y para el mismo periodo. Tal y como se puede advertir, las tarifas del "valor a pagar" expedidos por las asociaciones estuvieron entre \$24.732 y \$73.562 por encima de las cifras del MINTRANSPORTE.

En este punto, se anota que algunos investigados sostuvieron que, en este caso, a partir de los hechos endilgados se estarían tomando connotaciones diferentes a su realidad, ya que "claramente" la "tabla de fletes" únicamente representaba un documento informativo con datos ya publicados por

¹¹⁴ Folio 1185 del cuaderno público No. 6 del Expediente. Esta tabla hace parte de uno de los anexos presentados en el escrito de descargo del apoderado SEBASTIÁN SANDOVAL PÉREZ y corresponden a la "Copia de las publicaciones de La República, en su revista Agronegocios, de fechas octubre, noviembre de 2012 y enero de 2013, en donde se advierte la publicación de una tabla de costos de referencia cuya fuente es el Ministerio de Transporte." (Folio 1177 del cuaderno público No. 6 del Expediente).

¹¹⁵ Informe Motivado. Pág. 64.

¹¹⁶ Folio 1185 del cuaderno público No. 6 y folio 17 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

el **MINTRANSPORTE** en el sistema SICE-TAC, como lo afirmó **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ**. En virtud de ello, los actos administrativos de imputación expedidos hasta el momento adolecerían de falsa motivación y por ende procede su nulidad. En la misma línea, algunos investigadores afirmaron que si acaso se expidió una "tabla de fletes", lo cual en su opinión no está acreditado, dicha tabla únicamente vendría a sugerir unos valores promedio de los "costos de referencia" para que los transportadores pudieran conocer y negociar sin afectar sus condiciones laborales, pero por ningún motivo para afectar la competencia.

Pues bien, en respuesta a estos argumentos se advierte, en primer lugar, que lo correspondiente a la existencia de la "tabla de fletes" está totalmente acreditado y quedó debidamente probado en las secciones precedentes, por lo cual se descartará de plano el alegato que pone en duda su existencia. En segundo lugar, se pone de presente que el hecho de que la serie de la tabla adoptada por las asociaciones en mención se muestre en un rango superior, deja en evidencia que no era su intención la de simplemente difundir la estimación que venía haciendo el **MINTRANSPORTE** sobre la tarifa del "valor a pagar" con fines netamente informativos, sino que su fin era, por el contrario, disciplinar dicha tarifa en un monto superior a la estimación que venía haciendo la autoridad, para así influenciar el cobro de conformidad con sus intereses.

En línea con lo anterior, y en concordancia con lo dispuesto en el Informe Motivado, se llama la atención sobre las diferencias porcentuales encontradas entre las tarifas del "valor a pagar" expedidas por las asociaciones y el **MINTRANSPORTE**, las cuales son contraevidentes de un simple ánimo informativo respecto de las estimaciones que venía haciendo tal autoridad:

*"(...) De las 40 rutas analizadas se encontraron diferencias entre el 88% y el 528%¹¹⁷ como se aprecia en la siguiente gráfica. Ahora bien, es importante tener en cuenta que este rango de variación podría ser sugerente de que los valores comparados no necesariamente refieren al mismo tipo de vehículo, características de la carga o tiempos de espera. En cualquier caso, de las 324 rutas coincidentes, la mayoría de las tarifas difieren, siendo superiores los valores publicados por las asociaciones **ACC** y **ATC** en el 85% de los casos, lo cual dice de la intención de las agremiaciones por establecer tarifas que fueran generalmente superiores de las del **MINTRANSPORTE**"¹¹⁸.*

Así las cosas, los argumentos relacionados con la supuesta falsa motivación de la imputación y la presunta nulidad que se derivaría de ello se rechazan por resultar improcedentes e infundados.

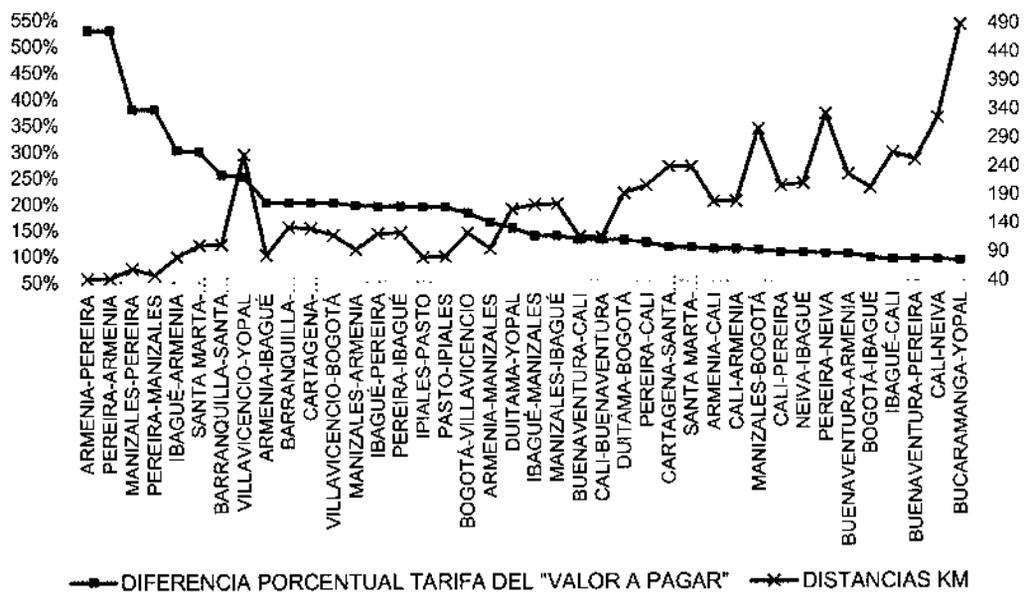
De otra parte, se replicó el gráfico contenido en el Informe Motivado, en el que se puede ver que, además, mediante este sistema las agremiaciones pretendieron lograr una relación inversa entre distancia e incrementos de las tarifas, y no una depuración de los costos asociados con esta actividad:

¹¹⁷ Esta diferencia se dio para las rutas Armenia – Pereira y Pereira – Armenia.

¹¹⁸ Informe Motivado. Pág. 65.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Gráfica No. 3. Diferencias porcentuales de las tarifas de referencia expedidas por el MINTRANSPORTE vs las tarifas expedidas por las asociaciones ACC y ATC para enero de 2013.



Fuente: Elaboración Superintendencia de Industria y Comercio, basado en la tabla expedida por la ACC y la ATC (2013), la tabla de referencia del MINTRANSPORTE publicada en el diario *La República* (2013) y distancias calculadas por la herramienta Google Maps¹¹⁹

La gráfica demuestra que, según los valores expedidos por las asociaciones **ACC** y **ATC**, los trayectos origen-destino con distancias más cortas tenían valores sustancialmente superiores a los establecidos por el **MINTRANSPORTE**, mientras que aquellos con distancias más largas tenían diferencias menores que se iban reduciendo. Así las cosas, a partir de la gráfica citada es posible afirmar que la intención de la **ACC** y la **ATC** era, además, diseñar de manera consciente y arbitraria una tabla de valores en la que las distancias más cortas se cobraran con valores significativamente más altos de los estimados por el **MINTRANSPORTE**, reduciendo la brecha en la medida que las distancias fueran más largas.

Sobre el particular, el Informe Motivado manifestó lo siguiente:

"Esta lógica revela también la intención de influenciar esas tarifas de manera tal que la demanda perciba como marginales los incrementos. Lo anterior, si se tiene en cuenta que los más altos ajustes se observaron en las rutas más cortas, en las cuales un incremento podría arrojar un valor final más "aceptable" aunque fuera superior. Si hubiere ocurrido de modo diferente, un ajuste significativo en una ruta de mayor distancia arrojaría un valor final difícilmente aceptable; por ejemplo, aplicar un incremento porcentual de 528% sobre la tarifa del **MINTRANSPORTE** en la ruta Bucaramanga – Yopal (la ruta más larga dentro de las 40 analizadas), da como resultado una tarifa del valor a pagar de \$503.825, cifra que a todas luces habría sido "exagerada" para quien llegara a contratar el servicio de transporte de carga"¹²⁰.

En virtud de lo expuesto, es claro para este Despacho que la tarifa del "valor a pagar" consignada en la tabla de las asociaciones **ATC** y **ACC** fue superior a los valores publicados por el **MINTRANSPORTE** en la mayoría de las rutas, que las distancias más cortas se buscaron cobrar con valores significativamente más altos de los estimados por tal autoridad, y que todo lo anterior desvirtúa cualquier argumento encaminado a sostener que la "tabla de fletes" creada por las

¹¹⁹ Folio 1185 del cuaderno público No. 6 del Expediente y Folio 17 del cuaderno público No. 1 del Expediente. Para el cálculo de las distancias entre origen y destino, se utilizó la herramienta Google Maps, la cual toma la ruta más rápida transportándose en vehículo. No obstante, en la página del aplicativo se hace la siguiente salvedad: "Estas indicaciones se ofrecen solo a modo de planificación. Es posible que las obras, el tiempo, el tráfico u otros factores hagan variar el estado de las carreteras respecto a los resultados del mapa, por lo que deberías tener en cuenta estos aspectos al planificar la ruta. Debes respetar todas las señales y los avisos relacionados con la ruta". Razón por la cual estas distancias representan una aproximación a la realidad. Consultado el 15 de febrero de 2018. Ver: <https://www.google.com.co/maps/>

¹²⁰ Informe Motivado. Pág. 66.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

agregaciones tenía un fin meramente informativo y que los valores allí contenidos correspondían a la reproducción o proyección de la información publicada en la página web del **MINTRANSPORTE**.

Así las cosas, el Despacho encuentra totalmente acreditado que la **ATC** y la **ACC** incurrieron en actos de influenciación en los términos del numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992, ya que discutieron, crearon y socializaron una "tabla de fletes" entre los transportadores de carga, que además de contravenir el mecanismo de oferta y demanda y libertad tarifaria dispuesto en el Decreto 2092 de 2011, buscaron influenciación al alza la remuneración que debía cobrar el propietario/conductor a las empresas de transporte y establecer valores en la que las distancias más cortas se cobraran con tarifas significativamente más altas de las estimados por el **MINTRANSPORTE**.

7.4.3. Sobre la infracción a la prohibición general contenida en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959

De conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Apertura de Investigación con Pliego de Cargos, la **ACC** y la **ATC**, al haber elaborado una "tabla de fletes", buscar difundirla para su aplicación y desconocer con ello el régimen de libertad tarifaria establecido por parte del **MINTRANSPORTE** a través del Decreto 2092 de 2011, habrían igualmente infringido lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959 (prohibición general), el cual establece lo siguiente:

"Artículo 1. Prohibición general. Quedan prohibidos los acuerdos o convenios que directa o indirectamente tengan por objeto limitar la producción, abastecimiento, distribución o consumo de materias primas, productos, mercancías o servicios nacionales o extranjeros, y en general, toda clase de prácticas, procedimientos o sistemas tendientes a limitar la libre competencia y a mantener o determinar precios inequitativos.

(...)"

Sobre el particular cabe anotar que esta Entidad¹²¹ y la propia Corte Constitucional (mediante Sentencia C-032 de 2017 que declaró la exequibilidad de la norma citada) han identificado tres (3) conductas o prohibiciones independientes que se encuentran descritas en el citado artículo: (i) la prohibición de celebrar acuerdos o convenios que, directa o indirectamente, tengan por objeto limitar la producción, abastecimiento, distribución o consumo de materias primas, productos, mercancías o servicios, ya sean nacionales o extranjeros; (ii) la prohibición de toda clase de prácticas, procedimientos o sistemas tendientes a limitar la libre competencia; y (iii) la prohibición de toda clase de prácticas, procedimientos o sistemas tendientes a mantener o determinar precios inequitativos.

Pues bien, en la presente actuación administrativa la imputación de la prohibición general que se formuló en la Resolución de Apertura de Investigación con Pliego de Cargos, corresponde especialmente al segundo supuesto de la disposición normativa, es decir, la presunta infracción a la prohibición de toda clase de prácticas, procedimientos o sistemas tendientes a limitar la libre competencia, pues lo que se dispuso es que la conducta comprobada, además de encajar en los supuestos de un acto de influenciación, podría también representar una práctica que, de alguna forma, podría limitar la libre competencia, al oponerse abiertamente a un mercado regido por un modelo de oferta y demanda, vigilado y monitoreado por el **MINTRANSPORTE**. En últimas, la imputación del acto de influenciación se hizo en concordancia con la prohibición general, por lo cual los juicios de reproche normativos se encuentran atados y vinculados entre sí en la presente actuación administrativa.

Sobre el particular, se adopta la posición establecida en el Informe Motivado, consistente en que la conducta que es objeto de reproche infringe simultáneamente dos normas contenidas en el régimen de protección de la libre competencia económica, una de carácter especial —el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992— y la otra de carácter general —la prohibición general establecida en el Artículo 1 de la Ley 155 de 1959—. No obstante lo anterior, tal y como se dispuso desde la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos, esto no quiere decir que se estén imputando dos infracciones diferentes, sino que simplemente se está decidiendo que con una misma conducta se infringieron dos disposiciones, que serán objeto de una sola sanción.

¹²¹ Entre muchas otras: Resolución No. 83037 del 29 de diciembre de 2014. "Por la cual se impone unas sanciones y se adoptan otras decisiones".

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Así las cosas, a pesar de que el acto de influenciación anticompetitivo que se encontró plenamente acreditado encaja simultáneamente en los supuestos de norma, una específica y una de carácter general, se reconoce que la conducta ilegal representa un mismo comportamiento, por lo que se ordenará la imposición de una sola sanción a los investigados con ocasión de los hechos aquí demostrados.

7.4.4. Sobre la infracción a la prohibición de las conductas que afecten la libre competencia contenida en el artículo 46 del Decreto 2153 de 1992

Tras analizar los resultados de la investigación y el acervo probatorio del Expediente, el Despacho encuentra que, en efecto, se concretaron actos de influenciación en el mercado de transporte de carga terrestre por parte de la **ATC** y la **ACC**, que encajan en los supuestos del numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992 (actos de influenciación), en concordancia con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959 (prohibición general). Respecto a esta última disposición, el Despacho considera que la misma, en atención a su generalidad y amplitud, subsume la prohibición prevista en el artículo 46 del Decreto 2153 de 1992 (prohibición de conductas que afecten la libre competencia), de manera que no resulta necesario imputar cada prohibición por separado ni mucho menos sancionarlas de manera independiente.

En consecuencia, el Despacho ordenará el archivo de la investigación en lo que concierne al artículo 46 del Decreto 2153 de 1992, no porque considere que no se cumplen sus supuestos, sino porque con la sanción de los actos de influenciación en concordancia con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 155 queda totalmente acreditado que las conductas imputadas y demostradas constituyen una práctica que, además de representar un acto anticompetitivo, tiende a limitar la libre competencia económica.

7.4.5. Conclusiones

En virtud de lo señalado en las secciones precedentes, el Despacho concluye que se encuentra totalmente acreditado que la **ATC** y la **ACC** incurrieron en actos de influenciación en los términos del numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992, en concordancia con la prohibición general dispuesta en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959, al idear, crear y socializar una "tabla de fletes" entre los transportadores de carga, que promovió entre estos últimos la adopción de un régimen opuesto al mecanismo de oferta y demanda y libertad tarifaria que se había establecido en la regulación vigente para ese entonces. Los precios de las tablas creadas y difundidas por las asociaciones estaban destinados a influenciar la remuneración que debía cobrar el propietario/conductor a las empresas de transporte. Los principales argumentos que fundamentan esta conclusión se resumen a continuación:

- Para la concreción de los actos de influenciación dispuestos en el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1993, se requiere que el sujeto activo que despliega el comportamiento tenga la posibilidad de influir en el funcionamiento del mercado o de modificar su estructura; no resulta necesario comprobar el efecto para que la violación se entienda concretada; y es necesario que concurren los elementos subjetivo y objeto que integran la estructura jurídica de la norma.
- El elemento subjetivo alude a los sujetos activos o pasivos que intervienen en la conducta y sus cualificaciones. En este caso, la **ACC** y la **ATC** representan el sujeto activo de la conducta, ya que son los agentes que, aprovechándose de su calidad de asociaciones y de su capacidad de atracción y difusión en el mercado, crearon una "tabla de fletes" para los transportadores de carga terrestre afiliados y no afiliados. Estos últimos, por su parte, representan el sujeto pasivo de la conducta.
- La **ACC** y la **ATC**, efectivamente, cuentan con representatividad y capacidad de influenciar o modificar el funcionamiento del mercado de transporte de carga. Lo anterior se acredita con su presencia en zonas que representan los mayores niveles de atracción y generación de la carga en el país, su número de afiliados, su visible gestión en la representación de los intereses de su gremio, su reconocimiento gubernamental, su previa participación en iniciativas relacionadas con costos de operación del transporte de carga y el reconocimiento expreso de sus integrantes.
- El elemento objetivo se refiere a la conducta unilateral –en este caso, de influenciación– realizada por el sujeto activo. En la presente actuación administrativa, este elemento se configura a partir de cinco aspectos, a saber: (i) el contexto regulatorio en el marco del cual la

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

conducta tuvo lugar, (ii) la iniciativa de la "tabla de fletes", (iii) la creación de la "tabla de fletes", (iv) la difusión de la "tabla de fletes" entre los transportadores de carga, y (v) otras características del actuar desplegado y del instrumento implementado.

- En cuanto al contexto regulatorio, se puso de presente que entre el año 2011 –expedición del Decreto 2092 de 2011– y el 11 de octubre 2013 –expedición del Decreto 2228 de 2013–, las condiciones de la relación económica entre el generador de carga y la empresa de transporte, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, debían fijarse libremente entre las partes dependiendo de las condiciones del mercado. El acto de influenciación que es objeto de investigación surgió, precisamente, a partir de la inconformidad que manifestaron la **ACC** y la **ATC** por el cambio en la regulación que introdujo el Decreto 2092 de 2011, por el cual se instauró la libertad tarifaria para los servicios de transporte.
- Respecto de las discusiones previas de la "tabla de fletes", se citaron diferentes evidencias que dan cuenta de sendas reuniones en las cuales se socializó una clara iniciativa de crear este instrumento, que estaba fundamentada en el malestar que generó en el sector la modificación del régimen de fijación directa de precios por parte del **MINTRANSPORTE** y la consecuente implementación de un modelo basado en la libertad en la concertación de las tarifas. El inconformismo que sirvió de móvil se apoyó en la idea según la cual "el negocio" habría quedado mal planteado y el camionero debía intervenir para que se le pagara lo que el sector consideraba justo.
- Sobre la creación de la "tabla de fletes", el Despacho aclaró que encontró acreditado que las asociaciones efectivamente elaboraron dicho instrumento, el cual consistió en una tabla con tarifas por tonelada, determinadas por ruta, que estaba destinada a los transportadores de carga terrestre, quienes estaban llamados a considerarla y tenerla en cuenta para negociar con las empresas de transporte los "valores a pagar" para cada viaje. Existen correos donde se habla del "regreso" a la "tabla de fletes" en el sector y donde se adjunta este instrumento, el cual cuenta con logos de la **ATC** y la **ACC**.
- En relación con la difusión de la "tabla de fletes", se encontraron diferentes mensajes, previos y posteriores a la implementación del instrumento, que dejaron ver que este estaba pensado desde sus inicios para ser divulgado, pues contaba con un plan de acción que incluía patrocinios y un presupuesto organizado, en virtud del cual se pensaban realizar viajes a diferentes ciudades del país y adelantar, incluso, ruedas de prensa. Esto deja ver que la "tabla de fletes" fue concebida precisamente para llegar a muchos receptores ubicados en diferentes regiones, generar impacto en ellos y buscar reacciones de aceptación, observancia y seguimiento.
- Finalmente, en cuanto a las otras características especiales del comportamiento desplegado y de la "tabla de fletes", se resaltó que al contrastar las tarifas del **MINTRANSPORTE** con las presentadas por la **ACC** y la **ATC**, se advirtió que tales agremiaciones no solo se atribuyeron la facultad de entes reguladores, sino que, además, (i) buscaron establecer unas tarifas que estuvieron al alza en la mayoría de las rutas de transporte terrestre que pretendieron intervenir y (ii) fijaron su instrumento de manera que los trayectos origen-destino con distancias más cortas tuvieran valores sustancialmente superiores a los establecidos por el **MINTRANSPORTE**. Esto evidencia que la "tabla de fletes" no tenía un fin meramente informativo y que los valores allí contenidos tampoco correspondían a la reproducción de la información publicada en la página web de tal autoridad.
- La conducta que es objeto de reproche infringe simultáneamente dos normas contenidas en el régimen de protección de la libre competencia económica, una de carácter especial –el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992– y la otra de carácter general –la prohibición general establecida en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959–. No obstante lo anterior, esto no quiere decir que se estén imputando dos infracciones diferentes, sino que simplemente se está decidiendo que con una misma conducta se infringieron dos disposiciones, que serán objeto de una sola sanción.
- Las prohibiciones dispuestas en el artículo 46 del Decreto 2153 de 1992 y la Ley 155 de 1955 se subsumen en esta última, por lo cual no resulta necesario imputarlas ni mucho menos sancionarlas de manera autónoma. En consecuencia, el Despacho ordenará el archivo de la investigación en lo que concierne a la imputación del artículo 46 del Decreto 2153 de 1992 (prohibición de conductas que afecten la libre competencia).

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

7.4.6. Otros argumentos de los investigados

Frente a las observaciones al Informe Motivado presentadas por los investigados, a continuación este Despacho abordará los argumentos que no hayan sido respondidos en consideraciones anteriores.

7.4.6.1. Argumentos relacionados con la caducidad de la facultad sancionatoria

Los investigados manifestaron concurrentemente que en la presente actuación administrativa ya habría acaecido el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria, por lo cual no sería procedente la imposición de sanciones. Sobre el particular, señalaron que debe tenerse en cuenta la fecha de las diferentes pruebas recaudadas y citadas tanto en la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos como en el Informe Motivado, conforme a las cuales debe considerarse que la caducidad acaeció o el 23 de febrero de 2013 (pues existe duda sobre si la "tabla de fletes" se actualizó después de esa fecha) o, máximo, el 13 de junio de 2013 (de conformidad con la declaración de **OLIVA ELENA RENDÓN RESTREPO**, la cual tampoco habría aducido una fecha cierta respecto a la continuidad de la tabla).

En la misma línea, sostuvieron que no es dable que con supuestos tomados de declaraciones no precisas en materia de fechas de las tablas de fletes, se tome como fecha cierta y determinada la entrada en vigencia del Decreto 2228 de 2013, esto es, el 11 de octubre de 2013, y pusieron de presente que en la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos no se hizo alusión a una conducta de tracto sucesivo, ni se señaló que los hechos se hubieran realizado en un periodo comprendido entre el 12 o 13 de febrero y el 11 de octubre de 2013.

Pues bien, en respuesta a estos argumentos se aclara, de entrada, que el hecho de que el periodo investigado se hubiera enmarcado entre los años 2011 a 2013 encuentra explicación, precisamente, en el cambio de regulación que en materia de transporte terrestre de carga sucedió para esa época. En efecto, para ese entonces se expidió el Decreto 2092 de 2011 –vigente a partir del 14 de junio de 2011– el cual instauró el régimen de libertad tarifaria hasta que tal normativa fue modificada por el Decreto 2228 de 2013 –vigente a partir del 11 de octubre de 2013–. Lo anterior deja ver claramente que la "tabla de fletes" que expidieron la **ATC** y la **ACC** –la cual entró en vigencia a partir de enero de 2013, no tenía fecha de expiración y contaba con vocación de continuidad–, se creó, implementó, socializó e incluso proyectó en una época en la que representó una abierta oposición a la libertad tarifaria que regía en ese entonces en materia de transporte terrestre de carga y que se extendió hasta el 11 de octubre de 2013.

Así las cosas, desde la misma Apertura de Investigación con Pliego de Cargos esta Autoridad ha sido clara en señalar que el periodo comprendido entre 2011 y 2013 ha representado el periodo investigado, precisamente, por las particularidades regulatorias acaecidas en tal espacio temporal, por lo cual se descartan de plano los argumentos que aducen sorpresa o asombro por el hecho de que se tengan en consideración las fechas de entrada en vigencia de los decretos antes enunciados.

Adicionalmente, se reitera lo dispuesto en el Informe Motivado en el sentido de que las evidencias que obran en el Expediente sí permiten deducir con certeza que hubo una continuidad de la vigencia de la "tabla de fletes", que incluso fue más allá del cambio de regulación referido. Sobre el particular, se pone de presente lo siguiente:

- No existe duda de que la "TABLA DE FLETES PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA ¡Para que el camionero sepa lo que debe cobrar!"¹²², elaborada por la **ATC** y la **ACC**, entró en vigencia a partir del mes de enero de 2013. Además, es claro que dicha "tabla de fletes" fue elaborada con vocación de permanencia, pues en su mismo contenido se consignó el firme propósito de que fuera reajustada trimestralmente, a partir del mes de marzo de 2013: "La presente tabla entra en vigencia en enero de 2013 junto a los incrementos de peajes; se reajustará cada tres (3) meses a partir de marzo de 2013".
- De acuerdo con la declaración de **JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO**, presidente de la **ACC SECCIONAL BOGOTÁ-CUNDINAMARCA**, rendida el 7 de junio de 2013, la "tabla de fletes"

¹²² Folio 177 del cuaderno público No. 1 del Expediente. (PDF: Correo de Asociación de Transportadores de Carga – [Asociación de Transportadores de Carga ATC] Tabla de referencia para -1)

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

estaba vigente para ese entonces, pues aunque no reconoció su existencia formal, puso de presente que tal iniciativa se estaba intentando organizar y que, pese a que se le sugiriera a los transportadores de carga que cobraran "tanto" valor, en la práctica, a su parecer, nadie "les estaba cumpliendo":

"(...)

DELEGATURA: ¿Existe alguna tabla de fletes promovida por agentes de la cadena que exista en el momento?

JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO: No, no existe tabla de fletes.

DELEGATURA: ¿Es de su conocimiento si la Asociación de transportadores de Carga ATC y la Asociación Colombiana de Camioneros ACC han formulado una tabla de fletes?

JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO: Se ha querido organizar eso. Se le ha pedido al Ministerio de Transporte para que se organice una tabla de fletes, pero le repito la tabla de fletes, puede que uno diga que es a tanto, pero nadie nos la está cumpliendo.

(...)¹²³. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

- De conformidad con la declaración de **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ**, presidente de la **ACC**, rendida el 19 de noviembre de 2015, la referida "tabla" efectivamente se expidió en varias ocasiones después de su primera versión, al punto que fue difundida en varias oportunidades y por diferentes medios:

"(...)

DELEGATURA: Luego de que se expidiera el Decreto en el 2011 que eliminó la tabla de fletes, ¿Ustedes se reunieron con **ATC** para presentar una propuesta de tablas de referencia?

PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ: A ver, nosotros nos hemos reunido más o menos desde finalizando el 2011 para acá, después de que el Gobierno Nacional cuando sacó el Decreto 2092 hizo unas mesas de trabajo en Bogotá donde prácticamente se les desvirtuó todo porque ellos quieren traer una libertad vigilada que se da en España, pero prácticamente en Colombia no se puede dar por la gran sobreoferta de vehículos de carga que hay (...)

DELEGATURA: Esos documentos que pasaron Ustedes en los que se anunció públicamente, por las noticias por las páginas, que Ustedes habían presentado al Gobierno una tabla de precios de referencia. Como unas pautas para que los camioneros tuvieran ya que se había eliminado esa tabla de fletes... ¿Si?

PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ: (...) Nosotros, en varias ocasiones, hemos sacado una tabla de referencia para que el camionero prácticamente no abusen de él. Que esas tablas de referencia las hemos sacado en volantes y las hemos sacado en el periódico que teníamos en la ACC. ¿Con qué fin? Con el fin de que el camionero sepa cuánto es el costo operativo de un viaje Buenaventura-Bogotá o un viaje Barranquilla-Bogotá.

(...)¹²⁴. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

- De acuerdo con lo dispuesto por **JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA**, representante legal de la **ACC SECCIONAL VALLE DEL CAUCA**, en declaración rendida el 18 de noviembre de 2015, desde que el **MINTRANSPORTE** eliminó la tabla de fletes con ocasión de la expedición del Decreto 2228 de 2013 (es decir, desde el 11 de octubre de 2013), e incluso hasta el momento en que se llevó a cabo tal diligencia, se siguieron expidiendo tablas de referencia para el sector, pese a que, a su parecer, tales "sugerencias" no estaban siendo debidamente acatadas, ya que la gente terminaba trabajando a menor precio:

¹²³ Folio 644 cuaderno reservado ACC No. 1 del Expediente. Con ruta de acceso: "D:\VISITA ACC" Archivo denominado "TESTIMONIO JAVIER LEAL MARIÑO".

¹²⁴ Folio 679 del cuaderno público No. 4 del Expediente. Con ruta de acceso: D:\TESTIMONIOS\TESTIMONIO 19-11-15AUDIO. Archivo denominado "20151119_001".

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

(...)

DELEGATURA: En el 2011 el Ministerio expidió un Decreto en el cual eliminaba esas tablas de fletes. Pero, luego de eso, ¿la asociación junto con alguna otra entidad creó una tabla de referencia?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: Siempre nosotros hemos hecho tablas de referencia. Pero legalmente, el Gobierno desde el 2008 fue la última que se hizo. En el 2011 el Gobierno nos la derogó. Y dijo que no iba a haber más tabla de fletes.

DELEGATURA: ¿Es decir que, desde que el Ministerio eliminó la tabla de fletes, Ustedes han puesto como unas tablas de referencia?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: Sí.

DELEGATURA: ¿Para los fletes?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: Para los fletes.

(...)

DELEGATURA: ¿Por qué se decidió crear esa referencia?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: ¿Por qué se decidió crear esa referencia? Porque como estábamos trabajando bajo oferta y el parque automotor está sobre ofertado. Entonces a nosotros el lavado de activos nos tenía, nos tiene, en una crisis tremenda. Entonces hay gente que no le importa llevar una carga de equis parte a equis parte, así no le quede nada, con tal de lavar su dinero. Entonces se hizo esa tabla de referencia para que el transportador tuviera, más o menos, una base de cuánto sería lo mínimo que pudiera transportar. Que, inclusive, ni siquiera se tiene en cuenta porque la gente trabaja a menos precio.

DELEGATURA: ¿Cuándo hicieron Ustedes esa tabla de referencia?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: No, eso se ha ido haciendo. En el 2008, en el 2009. Legalmente en el 2008 la teníamos. Nos la quitaron en el 2011. Y de ahí para acá se ha hecho. Se ha ido mejorando a nivel del costo de la canasta, como se vaya aumentado.

(...)¹²⁵. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

A partir de lo expuesto es posible concluir que la "tabla de fletes" efectivamente existió y que el reajuste trimestral previsto para el año 2013 no solamente quedó consignado como un propósito de las asociaciones investigadas, sino que efectivamente sucedió. Se resalta que las declaraciones citadas reconocieron la expedición de un número plural de "tablas de fletes" y que, incluso, sostuvieron que tal conducta había sido adoptada con posterioridad a la desaparición del régimen de libertad tarifaria (extensión que ya se enmarca en una distorsión diferente, pues si la expedición de la tabla se extendió en el tiempo incluso después de desmontado el régimen de libertad tarifaria, bien cabría considerar que las tarifas informadas en la misma no son las previstas en la regulación para el mismo propósito).

Se aclara además que el hecho de que las declaraciones citadas no señalen una fecha precisa de finalización o expiración de la vigencia de la "tabla de fletes" –argumento que adujeron comúnmente los investigados– no resulta relevante ni mucho menos determinante en materia de caducidad, pues el solo hecho de que den cuenta de la continuidad de la conducta de influenciación de precios, incluso hasta más allá del 11 de octubre de 2013, es suficiente para concluir que la misma fue continuada y que ninguna de las fechas alegadas por los investigados como constitutivas de caducidad es procedente o adecuada para tales efectos.

Así las cosas, no cabe duda de que el último hecho constitutivo de la conducta ocurrió hace menos de cinco (5) años, por lo cual, en los términos del artículo 27 de la Ley 1340 de 2009, es claro que

¹²⁵ Folio 688 del cuaderno reservado ACC No. 1 del Expediente. Con ruta de acceso: "D:\13-103403\ACC_YUMBO\TESTIMONIOS\TESTIMONIO 18-11-15\AUDIO". Archivo denominado: "20151118_001".

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

la caducidad de la facultad sancionatoria no ha acaecido en el marco de la presente actuación administrativa. En este punto, se pone de presente que el instrumento que señala cómo y cuándo opera la caducidad de la facultad sancionatoria de la Superintendencia de Industria y Comercio en materia de libre competencia económica, es la ley —específicamente, la disposición señalada—, por lo cual los argumentos que alegan falta de congruencia y el acaecimiento de esta figura debido a que la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos no dispuso que la conducta era de tracto sucesivo y no aclaró cómo se calcularía el término de caducidad, se rechazarán de plano por resultar a todas luces infundados, sobre todo porque, como se señaló, desde un principio se puso de presente el marco regulatorio aplicable a la presente actuación y se dispuso que la conducta imputada habría existido y se habría mantenido en el tiempo, por menos, en el periodo comprendido entre el 2011 y el 2013.

Por otro lado, no está de más advertir, en consonancia con lo dispuesto en el Informe Motivado, que el hecho de que el texto de la "tabla de fletes" hubiera advertido que la misma entraría en vigencia en enero de 2013 y que se reajustaría cada tres (3) meses a partir de marzo de 2013, no permite concluir que la fecha a partir de la cual procede contabilizar el término de caducidad es 31 de marzo de 2013, pues una interpretación de tal naturaleza desconocería el valor probatorio de las evidencias estudiadas. Como bien se dispuso en este sentido, *"en el contenido de la "tabla de fletes" solamente se estableció como temporalidad el inicio de su vigencia —que es enero de 2013— más no un periodo de vigencia con expresa finalización"*¹²⁶.

Adicionalmente, el hecho de que no conste en el Expediente el documento mediante el cual se hizo el reajuste de tal instrumento tampoco permite deducir, como lo pretenden hacer ver algunos investigados, que tal renovación nunca se dio o que el término de caducidad debe contarse desde la fecha de expedición de la tabla. Lo anterior porque, en primer lugar, lo que es objeto de reproche es la existencia y difusión de la tabla misma, la cual, por el solo hecho de crearse y mantenerse en el tiempo —aun sin modificaciones—, es merecedora de sanción por parte de esta Autoridad. En segundo lugar, porque no puede perderse de vista lo dispuesto en las demás pruebas que obran en el Expediente, particularmente las testimoniales anteriormente referidas, pues estas evidencian que mientras el régimen de libertad tarifaria estuvo vigente (hasta octubre de 2013) e incluso después de la implementación del régimen de libertad regulada, los investigados se encargaron de influenciar la tarifa del "valor a pagar" y hasta se lamentaron por no haber logrado en todos los casos la observancia de la misma. En este sentido, se retoma lo dispuesto en el Informe Motivado:

*"Así las cosas, se tiene que con el reajuste o sin él, la conducta contraria del régimen de protección de la libre competencia económica derivada de la "tabla de fletes" elaborada, expedida y difundida por las asociaciones ATC y ACC junto con sus seccionales, subsistió en el tiempo desde su entrada en vigencia a partir de enero de 2013. Esto, sin perjuicio de las pruebas que han sido señaladas y que dicen de la actualización de la "tabla de fletes" que es objeto de reproche"*¹²⁷.

En virtud de lo expuesto y de conformidad con el artículo 27 de la Ley 1340 de 2009, el término de caducidad de cinco (5) años en este caso deberá contarse a partir del último hecho constitutivo de la conducta que es objeto de investigación y que se encuentra debidamente acreditado en el Expediente, el cual es, cuando menos, el 11 de octubre de 2013, momento en el cual la "tabla de fletes" se habría dejado de observar por cuenta de la expedición del Decreto 2228 de 2013, mediante el cual se regresó al régimen regulado de precios en materia de transporte. En consecuencia, el Despacho se abstendrá de declarar la caducidad que solicitan los investigados.

7.4.6.2. Argumentos relacionados con los móviles de la conducta y las facultades de las agremiaciones

Algunos investigados pusieron de presente que los hechos estudiados y demostrados por la Autoridad permiten inferir, antes que prácticas restrictivas de la competencia por parte de los transportadores de carga, prácticas abusivas de posición dominante por parte de los generadores de carga, así como una legítima protesta del gremio transportador, que más allá de pretender influenciar el mercado, pretendía que el Gobierno interviniera para que su mínimo vital, su dignidad humana y sus derechos fundamentales no se vieran menoscabados. Lo anterior, con ocasión del

¹²⁶ Informe Motivado. Pág. 30.

¹²⁷ Informe Motivado. Pág. 31.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

cambio de política que adelantó el mismo Gobierno y que no estuvo antecedido de un estudio técnico de costos, conforme con lo ordenado en la Ley 336 de 1996.

En línea con lo anterior, señalaron: (i) que la problemática de abuso de posición de dominio de los generadores de carga descrita no había sido atendida debidamente por esta Autoridad; (ii) que las agremiaciones, en ejercicio de su derecho de asociación y de protesta, simplemente adelantaron actividades académicas con miras a establecer unos valores de referencia de los costos del transporte de carga en cada ruta, algo que debió hacer el Gobierno Nacional considerando que el transporte público de carga es un derecho público esencial; y (iii) que para la época de los hechos, incluso ahora, el gremio transportador atraviesa por condiciones deplorables en términos de jornadas de trabajo, restricciones vehiculares, derrumbes, cierres de vías, ineficiencias de los generadores de carga en los cargues y descargues de mercancías, entre otros.

En respuesta a estos argumentos, el Despacho reitera lo dispuesto en el Informe Motivado, en el sentido de que si bien esta Autoridad reconoce que existen profundas fallas en el mercado de transporte terrestre de carga, muchas de las cuales pueden ser atribuibles a una deficiente y mala calidad de la regulación del sector, tal condición, en ningún caso, justifica actuaciones contrarias a la ley –como comportamientos anticompetitivos–, por lo cual tales falencias no sirven de sustento para explicar ni mucho menos legitimar el hecho de la agremiaciones, de facto, se hayan atribuido facultades regulatorias encaminadas a contradecir el régimen de libertad tarifaria vigente y dispuesto por el Gobierno Nacional en determinado periodo para un mercado en particular.

Adicionalmente, es preciso poner de presente lo dispuesto por esta misma Superintendencia en su "Cartilla sobre la aplicación de las normas de competencia frente a las asociaciones de empresas y asociaciones o colegios de profesionales"¹²⁸, donde señaló expresamente que "[l]as asociaciones de empresas o gremios y las asociaciones de profesionales son personas diferentes de los miembros que las conforman, y se constituyen con el fin de perseguir objetivos comunes en el sector económico donde se desempeñan"¹²⁹. En línea con lo anterior, esta Autoridad dejó por sentado que las asociaciones de empresas o gremios y las asociaciones de profesionales están obligadas a desarrollar sus actividades dentro del marco del régimen de protección de la competencia, ya que, una vez integrada la asociación por un número plural de sujetos, esta adquiere los mismos deberes que cualquier otro particular en relación con este régimen¹³⁰.

Así las cosas, si bien las agremiaciones y asociaciones contraen obligaciones y adquieren derechos en representación de sus asociados en procura de la protección de intereses y la persecución de objetivos comunes, lo cierto es que, en el marco de sus funciones, deben observar en el giro ordinario de sus actividades el cumplimiento de las normas de la libre competencia.

En virtud de lo expuesto, aunque la Superintendencia de Industria y Comercio tiene presente que estos grupos son importantes para la lucha de intereses legítimos propios de su sector, también reconoce que, por las funciones que desempeñan, pueden verse expuestas a ciertos riesgos relacionados con la eventual transgresión de las normas de libre competencia económica. En efecto, como se dispuso en la Resolución Sancionatoria, las asociaciones o gremios pueden incurrir en una transgresión de las normas de competencia en razón del tipo de funciones que desarrollan, especialmente al agrupar agentes económicos que compiten entre sí. Vale la pena poner de presente nuevamente lo señalado por la OCDE al respecto:

"Por otro lado, como las asociaciones de empresarios ofrecen repetidas oportunidades de contacto entre competidores directos, también podrían servir como un vehículo para actividades que restrinjan la competencia. Un buen número de casos de cartelización traídos por las autoridades de competencia del mundo involucran directa o indirectamente una asociación de empresas. Una asociación puede por sí misma organizar, orquestar y motivar violaciones a la competencia directas, o simplemente facilitarlas"¹³¹.
(Negrillas y subrayado fuera del texto).

¹²⁸ Disponible en: http://www.sic.gov.co/recursos_user/documentos/CARTILLA_GREMIOS.pdf

¹²⁹ Ibidem. Pág. 4.

¹³⁰ Ibidem. Pág. 6.

¹³¹ OCDE: "Trade Associations [Policy Roundtables]" 2007. Pág. 16.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Se reitera también que, respecto del marco jurídico que rige las actividades de las asociaciones de empresas o gremios y las asociaciones de profesionales, la Corte Constitucional ha señalado que:

*"Cuando el derecho de asociación gira en torno a proyectos económicos y se ejerce con propósitos lucrativos, su reconocimiento se enmarca en el derecho de libertad de empresa, esto es, en el artículo 333 de la Constitución Política. Esta norma superior consagra el derecho al libre ejercicio de la actividad económica y la iniciativa privada dentro de los límites del bien común; prohíbe que para su ejercicio se exijan permisos previos y requisitos sin autorización de la ley; **concibe la libre competencia como un derecho que supone responsabilidades**; afirma la función social que tiene la empresa; le impone al Estado el deber de impedir la obstrucción de la libertad económica y evitar el abuso de la posición dominante y, finalmente, sujeta el ejercicio de ese derecho a los límites que imponga la ley cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación"¹³².* (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Por ende, es necesario que las asociaciones de empresas o de profesionales, en el marco de sus fines altruistas, eviten a toda costa promover o ejecutar directamente acuerdos contrarios a la libre competencia, o servir de plataforma para que los mismos se pacten o ejecuten, o influenciar de cualquier forma a sus afiliados o asociados para que pacten o implementen precios o tarifas, como sucedió en el caso que nos ocupa.

En el mismo sentido, no puede perderse de vista que, como se dispuso en el Informe Motivado, las asociaciones o gremios, como sujetos del régimen de libre competencia económica, *"deben abstenerse de decidir, recomendar o sugerir a sus asociados condiciones de fijación [de precios o tarifas] en razón a que dichos actos pueden llegar a considerarse como acuerdos o actos restrictivos de la competencia"*¹³³, deber que no tuvieron en consideración las asociaciones investigadas al pretender incidir en las tarifas de un mercado que operaba en el modelo de oferta y demanda.

Así las cosas, el hecho de que la **ATC** y la **ACC**, en su calidad de agremiaciones, promuevan la defensa de los intereses de sus asociados en el mercado del transporte de carga con ocasión de las fallas que el mismo experimenta, no las exime de cometer prácticas anticompetitivas y de ser sancionadas por tal efecto, ya que el régimen es claro en extender su aplicación a todo agente que participe en el mercado, independientemente de su forma o naturaleza jurídica y al margen de los fines que persiga. En virtud de lo expuesto, los argumentos se descartan por improcedentes.

Por su parte, en lo que corresponde al supuesto adelanto de actividades académicas con miras a establecer unos valores de referencia de los costos del transporte de carga en cada ruta, se recuerda que ya quedó plenamente acreditado que los valores a pagar dispuestos en la *"tabla de fletes"* creada por la **ATC** y la **ACC** no se encaminaron a tal fin. En efecto, tal y como se dispuso en la sección (v) del numeral 7.4.2.2. de la presente resolución, las pruebas que soportan la presente investigación demuestran que la intención de las agremiaciones iba mucho más allá de una simple gestión informativa, razón por la cual el argumento resulta infundado.

Finalmente, el argumento relacionado con la problemática de abuso de posición de dominio de los generadores de carga que no había sido atendida debidamente por esta Autoridad, se pone de presente que: (i) el hecho de que la contraparte tenga poder de negociación contractual no equivale a decir que tenga posición de dominio conjunta; (ii) para que se determine que un agente económico es dominante, se requiere de un estudio económico de mercado relevante y de concentración y dominancia del mismo (entre otros aspectos) que acredite dicha calidad, pues el solo sentimiento de supresión no valida tal condición; y (iii) en todo caso, los supuestos de abuso de posición de dominio dispuestos en el artículo 50 del Decreto 2153 de 1992 no abarcan problemáticas relacionadas con remuneraciones "justas" ni fallas de regulación. Adicionalmente, la eventual inactividad que se predique de cualquier autoridad no sirve de excusa para infringir la ley. Por lo anterior, el argumento se rechaza igualmente por resultar infundado.

7.4.6.3. Argumentos relacionados con la ilegalidad "per se" de los acuerdos anticompetitivos

En relación con el carácter anticompetitivo de la conducta, algunos investigados manifestaron que para el Consejo de Estado lo que resulta determinante, además de la existencia del acuerdo, es que

¹³² Sentencia C-792 de 2002, M.P. Jaime Córdoba Triviño.

¹³³ Superintendencia de Industria y Comercio, Resoluciones No. 25420 de 2002 y 35523 de 2002.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

este haya tenido por objeto o como efecto la fijación directa o indirecta de precios. Sin embargo, el Alto Tribunal habría omitido definir el sentido de las expresiones "por objeto" o "como efecto" y no habría establecido criterios para poder distinguir un concepto de otro, lo cual lo habría conducido a fundamentar su decisión en consideraciones que no guardan relación con el principio de eficiencia económica y que conducen a la responsabilidad objetiva.

En la misma línea, sostuvieron que: (i) en Colombia no existen acuerdos ilegales per se, porque esta categoría de acuerdos no se encuentra expresamente regulada en las normas de competencia; (ii) en el país no existen directrices como en Europa que permitan inferir que las restricciones por objeto suelen ser más gravosas y que, por lo tanto, no es necesario demostrar sus efectos restrictivos; y (iii) resulta desafortunado que el Consejo de Estado haya omitido explicar el alcance de los términos "por objeto" o "como efecto" y que los haya relacionado con la comprobación de la existencia de un componente subjetivo en la norma, máxime cuando es claro que no es la intención de las partes lo que determina el carácter anticompetitivo de una conducta empresarial, sino su efecto general sobre el principio de eficiencia económica.

En respuesta a estos argumentos simplemente se aclara que la conducta que es objeto de reproche en la presente actuación administrativa no corresponde a un acuerdo restrictivo de la competencia o un cartel, sino a un acto anticompetitivo de influenciación, el cual, además de ser unilateral, resulta sancionable en virtud de la sola posibilidad de influenciar, independientemente de que se alcance u obtenga el resultado esperado por parte del sujeto activo. Así lo ha acreditado el Consejo de Estado¹³⁴:

"(...)

Ahora, para los efectos que consagra **la conducta sancionada es irrelevante que la influencia hubiera obtenido o no el resultado esperado por la actora**, pues no solo en ella no se establece ningún tipo de condicionamiento, lo que hace suponer que se tipifica con su sola realización, sino porque según el artículo 45 (sic, correcto artículo 48) del Decreto 2153 de 1992 **lo determinante está en la posibilidad de influenciar**.

(...)¹³⁵. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Por lo anterior, el análisis de concreción de la conducta en la presente actuación administrativa no se ha fundamentado en su eventual reproche por objeto o por efecto, sino que se ha soportado en el efectivo cumplimiento de los supuestos normativos dispuestos en el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992 y en la jurisprudencia, esto es, el elemento subjetivo –identificación del sujeto pasivo y del sujeto pasivo y sus calificaciones– y el elemento objetivo –acto de influenciación en sí mismo considerado–.

Por su parte, jamás se ha dispuesto que la intención de las partes es lo que determina el carácter anticompetitivo de una conducta empresarial, por lo cual el alegato dispuesto en este sentido, además de confuso, resulta fuera de contexto.

En virtud de lo expuesto, los argumentos relacionados con la ilegalidad "per se" de los acuerdos anticompetitivos se rechazan por resultar a todas luces improcedentes e infundados, de cara a los hechos investigados y a la motivación expuesta respecto a la imputación y sanción de los actos de influenciación desplegados por la ATC y la ACC.

7.4.6.4. Argumentos relacionados con las presuntas irregularidades de la conciliación

Algunos investigados manifestaron que hubo irregularidades en la audiencia de conciliación –que se declaró fallida por la inasistencia del quejoso– que harían evidentes la presunta temeridad y mala fe del Superintendente Delegado y su equipo de trabajo: se le ocultó la citación al quejoso, pues se le envió a una dirección errada; existen tachones y enmendaduras en los números de folios; se incorporó la citación después de varios meses; se omitió citar al quejoso nuevamente una vez se evidenció que la dirección no correspondía; se omitió levantar un acta donde se dejara constancia

¹³⁴ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia del 19 de noviembre de 2009. Expediente No. 25000-23-24-000-2001-01261-01

¹³⁵ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia del 9 de octubre de 2003. Consejero Ponente: Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

de los motivos reales por los cuales el quejoso no asistió a la audiencia; entre otros. Por lo anterior, reiteraron la solicitud presentada en la audiencia de que se decrete la nulidad tal diligencia y de las etapas siguientes, en consideración a las irregularidades presentadas en esta fase.

Sobre el particular se resalta que, contrario a lo afirmado por los investigados, tal y como lo indicó la Delegatura, las citaciones fueron enviadas a las direcciones que aparecían en el Expediente y fueron entregadas en debida forma.

No obstante lo anterior, debe recordarse que aun cuando el argumento de los investigados fuera cierto, ello no constituye ni puede constituir una nulidad de la investigación administrativa adelantada por esta Superintendencia. En efecto, aun cuando hubiera sido procedente la realización de la conciliación —que como se expondrá, para este Despacho no era procedente— su pretermisión no genera nulidad alguna pues no se trata de una etapa propia del proceso, sino anexa, que obedece a principios de economía procesal y eficiencia para aquellos casos en los que además de los bienes tutelados por este tipo de acciones existan afectaciones particulares que pudieran sanearse en el marco de la misma actuación, pero que no tienen ninguna incidencia en el objeto de investigación. En ese sentido, no cumple con el principio de trascendencia, reconocido por la jurisprudencia.

Sobre el particular, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia ha precisado:

"Sabido es que no todos los defectos procesales tienen igual categoría ni producen las mismas consecuencias sobre los actos a que la irregularidad se extiende, pues si bien es cierto que algunos son de tal significación que deben producir la declaración de nulidad, otras veces, aunque la actuación sea defectuosa, esa declaración no resulta legalmente posible, luego es necesario examinar cada caso en orden a verificar el cumplimiento de todos los requisitos previstos en la ley para tal fin, de manera especial las secuelas que la omisión de alguna formalidad pueda haber producido respecto del litigante que reclama (principio de trascendencia) y lo que en realidad, de no mediar el vicio en cuestión, hubiera podido cambiar en su favor la situación de acuerdo con la codificación procesal respectiva (principio de la finalidad), ello por cuanto la misión esencial de las nulidades llamadas "adjetivas" es, al menos por principio, asegurar la vigencia o el resguardo de la garantía constitucional del "debido proceso" (Art. 29 de la C. P.), remediando agravios graves y efectivos que, surgidos de la desviación de las reglas normativas del proceso, hayan generado indefensión para el interesado. En otras palabras, en esta materia no basta por regla general la sola constatación externa de la imperfección procesal para dar lugar a la declaración de nulidad, si al propio tiempo no queda establecida de modo inconcuso esa disminución de garantías constitucionales real, efectiva y sustancialmente influyente a la que acaba de aludirse, originada en la irregularidad denunciada, habida consideración que aun en la hipótesis extrema de configurarse las que específicamente sanciona la ley con nulidad, su declaración no tiene cabida "... cuando a pesar del vicio, el acto procesal cumplió su finalidad y no se violó el derecho de defensa ...". (Art. 144, Num. 4º, del Código de Procedimiento Civil)"¹³⁶.

En ese sentido, es claro que en este caso, incluso si la conciliación fuese pertinente, su no realización (o lo que es lo mismo, su realización con supuestas irregularidades) no implica vicio alguno en la investigación, pues su práctica con la comparecencia del quejoso no habría incidido en modo alguno en la investigación. De hecho, aun cuando se hubiera logrado una conciliación "exitosa" ello no habría afectado de manera alguna la investigación administrativa aquí adelantada.

De otro lado, este Despacho considera que, aunque la Delegatura decidió citar a audiencia de conciliación, la realización de tal audiencia no era procedente pues no existen intereses particulares ni algún asunto susceptible de conciliación en los términos previstos en el artículo 19 de la Ley 640 de 2001 y el artículo 2 del Decreto 1818 de 1998. Por lo tanto, los argumentos de los investigados —aun de ser ciertos— no implican que la actuación se vicie en modo alguno.

7.4.6.5. Argumentos relacionados con las pruebas recaudadas durante la averiguación preliminar y presuntos vicios de nulidad

Algunos de los investigados sostuvieron en sus observaciones que las pruebas en que se fundamentaron los cargos y que se recaudaron antes de la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos están "contaminadas" por vicios de nulidad, pues las visitas de inspección no cumplieron

¹³⁶ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia de 18 de junio de 1998, exp. 4899.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

con las formalidades probatorias previstas en el Código General del Proceso para la inspección judicial, las declaraciones tampoco cumplieron con las formalidades procesales correspondientes y las pruebas no fueron objeto de contradicción.

En línea con lo anterior, adujeron que el Superintendente Delegado eligió entender el concepto de "indagación preliminar" como a bien le pareció, pese a que existe una norma con rango de Ley Estatutaria que definió y desarrolló el concepto en procesos administrativos como el que nos ocupa. En lugar de aplicar la analogía, prefirió "preponderar su ego y arbitrariedad", sin tener en cuenta que la Corte Constitucional, en la misma Sentencia C-284 de 2015, sostuvo que los jueces deben ajustar todas sus decisiones a la Ley.

Finalmente, señalaron que las declaraciones que ilegítima e irregularmente se habrían tomado en inspecciones judiciales que se practicaron a las agremiaciones **ATC** y **ACC** son nulas de pleno derecho y no pueden servir como fundamento probatorio para soportar los cargos, y que yerra el Superintendente Delegado al considerar que el derecho de contradicción de una declaración se ejerce permitiendo acceder a una grabación. Al respecto, sostuvieron que el derecho se ejerce en audiencia pública, con la posibilidad de interrogar al declarante, lo cual evidentemente no ocurrió frente a las pruebas recaudadas en la fase de averiguación preliminar, por la presunta temeridad e irregularidad con que ha actuado la Entidad.

Sobre el particular, se pone de presente que todos y cada uno de estos argumentos fueron suficientemente abordados en el numeral "**6.1.2. Nulidad de la actuación y de las pruebas que fueron obtenidas durante el trámite**" del Informe Motivado, donde se explicaron los siguientes puntos:

"(...) i) debido proceso, normatividad que integra el régimen de protección de la libre competencia económica y aplicación por analogía del Código Disciplinario Único en estos asuntos, ii) averiguación preliminar, formalidad, notificación en esta etapa de quienes se autocalifican como "indagados" y derecho de defensa, iii) derecho a la intimidad y requerimientos de información, iv) legalidad de las pruebas que fueron recolectadas en la etapa de averiguación preliminar y de aquellas que fueron practicadas aun cuando el acto administrativo que las decretó se encontraba recurrido y, v) principio de no autoincriminación, cuestionarios y recepción de declaraciones bajo juramento"¹³⁷.

En este sentido, además de instar a los investigados a que se atengan a lo dispuesto en tal sección, simplemente se reitera que:

- Dentro del sistema jurídico colombiano existe un subsistema normativo que conforma el régimen de protección de la libre competencia económica (conformado, entre otros, por la Ley 155 de 1959, el Decreto ley 2153 de 1992, la Ley 1340 de 2009, el Decreto 3523 de 2009, el Decreto 1687 de 2010 y el Decreto 4886 de 2011), que resulta casi íntegro en términos procesales.
- De manera previsible, el legislador dispuso que en lo no previsto en las normas procesales especiales que constituyen el régimen de protección de la libre competencia económica se aplicarán las disposiciones del Código Contencioso Administrativo –hoy Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, **CPACA**–. A su vez, en el **CPACA** se admite la aplicación del Código General del Proceso - **CGP**, principalmente, en lo que tiene que ver con el régimen probatorio.
- La etapa de averiguación preliminar es una actuación de la administración que no está sujeta a formalidad alguna, que no es obligatoria y que tiene como finalidad recaudar las evidencias que permitan establecer la necesidad o no de iniciar una investigación. Así lo reconoció el Consejo de Estado en sentencia del 23 de enero de 2003¹³⁸.
- La actuación administrativa que se adelanta como averiguación preliminar tiene carácter reservado. En esta etapa aún no se ha vinculado a ninguna persona –ni siquiera como "indagada"–, en la medida que los presuntos infractores no han sido identificados y, por lo mismo, las personas que participan en esta actuación no son consideradas como vinculadas o

¹³⁷ Informe Motivado. Pág. 33.

¹³⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera. Sentencia del 23 de enero de 2003. Expediente No. 7909. Actor: Cooperativa Lechera Colanta Ltda. contra Superintendencia de Industria y Comercio.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

investigadas. Por lo tanto, en esta etapa preliminar de la actuación existe una manifiesta imposibilidad fáctica y jurídica para notificar a una "persona determinada" de cualquier decisión de impulso procesal que llegara a adoptarse.

- Es a partir del momento en que sucede la notificación del acto de apertura formal de la investigación que los investigados cuentan con las oportunidades procesales establecidas en el régimen de protección de la libre competencia económica –y no en otra normatividad especial– para ejercer en debida forma su derecho de defensa.
- En la presente actuación administrativa se cumplió a cabalidad con el trámite previsto en el artículo 52 del Decreto 2153 de 1992 modificado por el artículo 155 del Decreto 19 de 2012.

En virtud de lo expuesto, se rechazan los argumentos por resultar reiterativos e infundados.

7.4.6.6. Argumentos relacionados con la presunción de inocencia de la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ

La ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN sostuvo en sus observaciones que, teniendo en cuenta que se presentan muchas dudas sobre su participación en la conducta investigada, pues no se tiene el acta de la realización de la Junta Directiva Nacional, ni el acta de la asistencia a tal encuentro, ni los valores del SICE-TAC para la fecha de los hechos, ni los datos estadísticos efectivamente recolectados de la influencia que pudo tener en los valores a pagar de la "tabla de fletes", debe primar la presunción de inocencia. En este sentido, pusieron de presente que toda duda favorece al investigado en el derecho sancionador, teniendo en cuenta que este es un principio del derecho penal que tiene que ser acogido por el derecho administrativo.

Pues bien, en respuesta a estos argumentos el Despacho reitera lo dispuesto en el Informe Motivado en el sentido de que, en materia de derecho administrativo sancionatorio, basta con que se acredite el supuesto de hecho descrito en la norma presuntamente infringida para que proceda el correspondiente juicio de reproche.

Sobre el particular, se trae a colación nuevamente lo dispuesto por la Corte Constitucional en sentencia C-595 de 2010:

*"(...) En primer lugar, la Corte reitera su jurisprudencia constitucional en orden a señalar que el principio de presunción de inocencia es aplicable como criterio general en el derecho administrativo sancionador. Sin embargo, la rigurosidad en su aplicación, propia del ámbito del derecho penal, no es trasladable in toto -con el mismo alcance integral- al derecho administrativo sancionador, dada la existencia de diferencias entre los regímenes (naturaleza de la actuación, fines perseguidos, ámbitos específicos de operancia, etc.), que lleva a su aplicación bajo ciertos matices o de manera atenuada (ámbito de la responsabilidad subjetiva). Incluso, excepcionalmente, podría establecerse la responsabilidad sin culpa (objetiva). (...)"*¹³⁹. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Igualmente se reitera la siguiente cita del Consejo de Estado, en la que el Alto Tribunal aclara que el juicio de responsabilidad en materia administrativa sancionatoria, a diferencia de otros ámbitos, como el penal, admite un análisis objetivo que excluye cualquier valoración de los factores subjetivos de responsabilidad:

"(...) En lo que se refiere a la responsabilidad objetiva, la Corporación ha sostenido en reiteradas oportunidades que en materia del régimen administrativo sancionador, en particular por infracciones al régimen financiero, se deben respetar estrictamente los principios y garantías propias del debido proceso consagrado en el artículo 29 de la Constitución, pero en esa área no tienen aplicación figuras que son propias del derecho penal, tales como el dolo o la culpa, la imputabilidad y la favorabilidad, dado que la naturaleza y fines de cada una de estas disciplinas son diferentes (...)"¹⁴⁰. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

¹³⁹ Corte Constitucional. Sentencia C-595 de 27 de julio de 2010. Referencia: Expediente D-7977. Magistrado Ponente: Jorge Iván Palacio Palacio.

¹⁴⁰ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Cuarta. 25 de marzo de 2009. Radicado: 13495.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En virtud de lo expuesto, para que proceda la correspondiente sanción, no se requiere en la presente actuación un análisis extensivo y diferente al de confirmar la existencia de la infracción a partir del contenido normativo y el comportamiento o conducta de quienes se señalan como autores, que en este caso corresponde a la ATC, la ACC y las seccionales de esta última, incluida la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN**.

Por lo demás, se reitera lo dispuesto en el Informe Motivado en respuesta al argumento relacionado con la ausencia del acta de la Junta Directiva Nacional de la ACC, lo cual resulta igualmente aplicable para lo que corresponde a la ausencia de actas de asistencia, de los valores del SICE-TAC para la época de los hechos y de ciertos datos estadísticos que aduce esta asociación:

"(...) respecto de la réplica relacionada con la ausencia en el expediente del acta en la que se autorizó por parte de la Junta Directiva Nacional de la ACC la implementación de la "tabla de fletes", se considera que no es necesario entrar a verificar en esta actuación un acto legal de disposición como lo puede ser el acta de la Junta Directiva Nacional de la ACC -que echan de menos los investigados-, porque para obrar de manera ilegal no hace falta dicha legitimación. Lo anterior, entre otras razones, si se tiene en cuenta que de conformidad con el artículo 46 del Decreto 2153 de 1992 las conductas que afectan la libre competencia en los mercados están prohibidas y se consideran de objeto ilícito"¹⁴¹.

Adicionalmente, se pone de presente que el juicio de reproche de la presente actuación administrativa no se deriva de la participación en determinados encuentros, de los valores a pagar que se incorporaron en la "tabla de fletes", de la gestión gubernamental en lo que corresponde a los valores del SICE-TAC ni de cualquier otro dato estadístico. Lo que resulta relevante en esta investigación es que existió tal instrumento influenciador en materia de precios, que el mismo nació y fue promovido en el marco de las asociaciones aquí investigadas, que no hay prueba que demuestre que alguna seccional se hubiera opuesto a la implementación o socialización de la referida "tabla de fletes" y que, por el contrario, existen sendas pruebas que dan cuenta de que tal iniciativa sugestiva fue implementada y promovida a lo largo y ancho del país.

Así las cosas, los argumentos se rechazan por resultar infundados, además de reiterativos.

7.5. Impacto de la conducta en el mercado

De acuerdo con el Consejo Privado de Competitividad, el sistema de transporte de carga; compuesto, entre otros por los modos terrestre, férreo, aéreo, y fluvial; resulta esencial para la movilización de productos desde la fase de suministro hasta el consumidor final¹⁴². En este sentido, se constituye en una actividad de suma importancia para el desempeño logístico y, por ende, para la economía del país, pues sin él, sería imposible conectar los centros de producción con los centros de consumo.

En efecto, según lo indicado en el Informe Nacional de Competitividad 2016-2017, "el desempeño logístico es un factor fundamental para competir en los mercados nacionales e internacionales, pues comprende un conjunto de variables que permiten optimizar los tiempos y costos de movilizar productos desde la fase de suministro hasta el consumidor final: infraestructura de transporte, competitividad y calidad de los servicios de transporte de carga, y eficacia en procesos de aduanas y puertos"¹⁴³ (Subrayado fuera de texto).

De acuerdo con las cifras de toneladas movilizadas en el país entre 2002 y 2013 presentadas anteriormente, se encuentra que el transporte terrestre de carga movilizó en promedio, durante dicho periodo, el 72% del total de toneladas transportadas en el país. Al excluir el carbón, que es transportado en su mayoría (99%) a través del modo ferroviario, se tiene que el transporte de carga por carretera movilizó en promedio, el 97% de la carga nacional. Como se indicó en apartes anteriores, de los productos que son movinizados a través del modo carretero, el 46,1% corresponde a productos del sector manufacturero, seguido por productos agroindustriales con el 27%, bienes

¹⁴¹ Informe Motivado. Pág. 92.

¹⁴² Consejo Privado de Competitividad: "Informe Nacional de Competitividad 2016-2017. Capítulo Desempeño Logístico: Infraestructura, Transporte y Logística".

¹⁴³ Ibidem.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

agrícolas con el 17,4% y productos mineros con el 9,4%. Lo anterior, es indicativo de la importancia que juega este sistema de transporte de carga en los sectores productivos y la competitividad del país.

Respecto de la importancia del transporte terrestre de carga para el país, en el documento **CONPES** 3489 de 2007, mediante el cual se presentaron los lineamientos de política pública para el desarrollo de transporte público automotor de carga por carretera, se indicó que "[e]l servicio de transporte de carga por carretera es un factor determinante para la competitividad del país, no sólo por su incidencia dentro de los costos de las mercancías, sino por ser la principal alternativa para su movilización."¹⁴⁴ (Subrayado fuera de texto).

Como se demostró a lo largo de la presente investigación, las tarifas del "valor a pagar", cuya determinación debió obedecer al mecanismo de oferta y demanda, y que, en virtud de la conducta desplegada por **ACC** y **ATC**, fueron expedidas por estas asociaciones, estuvieron entre \$24.732 y \$73.562 por encima de las cifras del **MINTRANSPORTE**, cifras que, en ningún caso, tenían el alcance de regular directamente los precios. Teniendo en cuenta que, exceptuando el carbón, la mayoría de insumos, materias primas y bienes finales son movilizados a través del modo terrestre, dichos incrementos en las tarifas del "valor a pagar" se reflejan directamente en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes transportados, los bienes y servicios finales, y afecta la competitividad del país.

Lo anterior ha sido reconocido por el **MINTRANSPORTE**, quien en el Boletín de Coyuntura del 2016, señaló que "el Transporte de Carga en Colombia se define como parte fundamental de la dinámica económica del país y además se constituye como criterio de medición en materia de competitividad, teniendo un alto grado de sensibilidad para el resultado final del PIB; incidiendo adicionalmente de forma transversal en el precio final de los bienes y servicios de la economía que van a impactar en otra variable macroeconómica como lo es el costo de vida de los Colombianos"¹⁴⁵ (Subrayado fuera de texto).

En este sentido, es evidente que la conducta diseñada para influenciar las tarifas del "valor a pagar", impedía que las mismas fueran determinadas libremente por la empresa de transporte público, y los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, con base en las condiciones de mercado y en los costos eficientes de operación, lo que a su vez limitó la libre competencia en el mercado de transporte terrestre de carga.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, una práctica anticompetitiva como la desarrollada por **ACC** y **ATC** genera un impacto negativo, no solo en el mercado de transporte terrestre de carga, sino también en toda la economía colombiana, pues impidió que las tarifas del "valor a pagar", que se reflejan en los costos de transporte de insumos y productos, y estas a su vez en el precio final de los bienes y servicios, fueran el resultado de la interacción entre la oferta y demanda.

OCTAVO: Que una vez acreditada la infracción normativa imputada, el Despacho procederá a determinar la responsabilidad individual de los investigados y el monto de la sanción aplicable para cada uno.

8.1. Responsabilidad de los investigados

8.1.1. Responsabilidad de las personas jurídicas

Según el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009, es función del Superintendente de Industria y Comercio:

"Artículo 4. Funciones del Superintendente de Industria y Comercio. Al Superintendente de Industria y Comercio, como jefe del organismo, le corresponde el ejercicio de las siguientes funciones:

¹⁴⁴ **MINTRANSPORTE**, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Departamento Nacional de Planeación, Documento CONPES 3489, Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga, pág. 5.

¹⁴⁵ **MINTRANSPORTE**, Oficina de Regulación Económica, Grupo de Logística y Carga, Boletín de Coyuntura Económica al Transporte de Carga en Colombia. Disponible en: https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/observatorio_de_transporte_de_carga_por_carretera

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

(...)

15. Por violación de cualquiera de las disposiciones sobre protección de la competencia, incluidas la omisión en acatar en debida forma las solicitudes de información, órdenes e instrucciones que imparta, la obstrucción de las investigaciones, el incumplimiento de las obligaciones de informar una operación de integración empresarial o las derivadas de su aprobación bajo condiciones o de la terminación de una investigación por aceptación de garantías, imponer, por cada violación y a cada infractor, multas a favor de la Superintendencia de Industria y Comercio hasta por la suma de 100.000 salarios mínimos mensuales vigentes o, si resulta ser mayor, hasta por el 150% de la utilidad derivada de la conducta por parte del infractor.

(...)"

Así mismo, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 11 del artículo 3 del Decreto 4886 de 2011, le corresponde al Superintendente de Industria y Comercio:

"Artículo 3. Funciones del Despacho del Superintendente de Industria y Comercio.
Son Funciones del Despacho del Superintendente de Industria y Comercio.

(...)

11. Imponer a las personas jurídicas las multas que procedan de acuerdo con la ley por violación de cualquiera de las disposiciones sobre protección de la competencia y competencia desleal, incluidas la omisión de acatar en debida forma las solicitudes de información, órdenes e instrucciones que se impartan, la obstrucción de las investigaciones, el incumplimiento de la obligación de informar una operación de integración empresarial o las derivadas de su aprobación bajo condiciones o de la terminación de una investigación por aceptación de garantías.

(...)"

Aclarado este marco normativo, es preciso poner de presente que a partir del material probatorio que obra en el Expediente se encuentra plenamente demostrado que la **ATC** y la **ACC** (incluidas las seccionales de esta última) incurrieron conjuntamente en el comportamiento previsto en el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959. Lo anterior toda vez que, como se dispuso en las secciones precedentes:

- Existen evidencias que dan cuenta de la inconformidad que les generó a estas agremiaciones –y al sector en general– el cambio en la regulación que introdujo el Decreto 2092 de 2011, por el cual se instauró la libertad tarifaria para los servicios de transporte. Esta circunstancia suscitó un ambiente de malestar que fue canalizado a través de la **ATC** y la **ACC** y que llevó a estas asociaciones a atribuirse, *de facto*, funciones de intervención en el mercado y autorregulación en lo que concierne a la remuneración que debía cobrar el propietario/conductor a las empresas de transporte.
- Existen a su vez diferentes pruebas que dan cuenta de sendas reuniones convocadas y lideradas por la **ATC** y la **ACC**, en las cuales tales agremiaciones socializaron una clara iniciativa de crear una "tabla de fletes" para fijar o disciplinar la remuneración que debía cobrar el propietario/conductor a las empresas de transporte. El inconformismo que sirvió de móvil para tal iniciativa se apoyó en la idea –también difundida por tales asociaciones– según la cual "el negocio" habría quedado mal planteado con el cambio regulatorio, por lo cual el camionero debía intervenir para que se le pagara lo que el sector consideraba "justo".
- Se encontró igualmente acreditado que las asociaciones efectivamente elaboraron en conjunto la referida "tabla de fletes", la cual consistió en una tabla con tarifas por tonelada, determinada por ruta. Tal instrumento tenía incorporados los logos de ambas asociaciones, con sus correspondientes datos de contacto oficiales. Incluso, existen correos institucionales de estas asociaciones donde se habla del "regreso" a la "tabla de fletes" en el sector y donde se adjunta este instrumento. Los contenidos de tales correos coinciden con lo dispuesto en otros medios de comunicación (como *blogs*) también atribuibles a las asociaciones.
- En el Expediente obran diferentes mensajes, previos y posteriores a la implementación del instrumento, que dejaron ver que la **ATC** y la **ACC** lo concibieron desde sus inicios para

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

divulgarlo masivamente, pues contaban para tal efecto con un plan de acción que incluía patrocinios y un presupuesto organizado, en virtud del cual se pensaban adelantar viajes a diferentes ciudades del país y adelantar, incluso, ruedas de prensa. En últimas, la tabla buscaba generar adeptos y lograr reacciones positivas de aceptación y seguimiento en el sector.

- Al contrastar los valores de la tabla con la información de referencia de **MINTRANSPORTE**, se encontró que tales agremiaciones: (i) buscaron establecer unas tarifas que estuvieron al alza en la mayoría de las rutas de transporte terrestre que pretendieron intervenir y (ii) fijaron su instrumento de manera que los trayectos origen-destino con distancias más cortas tuvieran valores sustancialmente superiores a los establecidos por el **MINTRANSPORTE**. Esto evidenció que la "tabla de fletes" no tenía un fin meramente informativo y que los valores allí contenidos tampoco correspondían a la reproducción de la información publicada en la página web de tal autoridad.
- El comportamiento de influenciación descrito y acreditado se mantuvo en el tiempo, cuanto menos, hasta la expedición del Decreto 2092 de 2011, es decir, hasta el 11 de octubre de 2013. De ello da cuenta la continuidad indefinida de la "tabla de fletes", su proyección de actualización trimestral, testimonios que dan cuenta de su frecuente expedición e incluso declaraciones que ponen de presente que la misma estuvo vigente aún después de la entrada en vigencia del mencionado decreto.

Finalmente, el Despacho considera pertinente recordar que las seccionales de la **ACC** que fueron vinculadas en la presente actuación administrativa, cuyos presidentes, en su mayoría, hacen parte de la Junta Directiva Nacional de la **ACC** (como se explicará en detalle más adelante), ejecutaron labores de difusión de la "tabla de fletes" que ordenaba la sede nacional y coadyuvaron a su socialización, con pleno conocimiento de causa y sin que mediara oposición o salvamento de su parte.

En virtud de lo expuesto, la responsabilidad de la **ATC**, de la **ACC** y de las seccionales de esta última se encuentra indefectiblemente comprometida.

8.1.2. Responsabilidad de las personas naturales

El numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, prevé que es función del Superintendente de Industria y Comercio:

"Artículo 4. Funciones del Superintendente de Industria y Comercio. Al Superintendente de Industria y Comercio, como jefe del organismo, le corresponde el ejercicio de las siguientes funciones:

(...)

16. Imponer a cualquier persona que colabore, facilite, autorice, ejecute o tolere conductas violatorias de las normas sobre protección de la competencia a que se refiere la Ley 155 de 1959, el Decreto 2153 de 1992 y normas que la complementen o modifiquen, multas hasta por el equivalente de dos mil (2.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a favor de la Superintendencia de Industria y Comercio.

(...)"

Así mismo, el numeral 12 del artículo 3 del Decreto 4886 de 2011, corresponde al Superintendente de Industria y Comercio:

"Artículo 3. Funciones del Despacho del Superintendente de Industria y Comercio. Son Funciones del Despacho del Superintendente de Industria y Comercio.

(...)

12. Imponer a cualquier persona natural que colabore, facilite, autorice, ejecute o tolere conductas violatorias de las normas sobre protección de la competencia y competencia desleal las multas que procedan de acuerdo con la ley.

(...)"

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En relación con el alcance de la facultad sancionatoria que tiene esta Superintendencia en aplicación de la normatividad referida, este Despacho ha manifestado en reiteradas oportunidades que la sola pertenencia de una persona natural a un agente de mercado frente al cual se haya concluido su participación en la comisión de una práctica violatoria del régimen de protección de la libre competencia económica en Colombia, bajo cualquier vínculo laboral o contractual, no implica automáticamente su responsabilidad por la comisión de la conducta anticompetitiva del respectivo agente del mercado. Tiene que existir un hecho que lo vincule específicamente con la infracción, sea por acción o por omisión¹⁴⁶.

En efecto, para que la Superintendencia de Industria y Comercio pueda declarar la responsabilidad e imponer una sanción a una persona natural involucrada con la conducta anticompetitiva, en aplicación del numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, debe encontrar dentro del curso de la actuación administrativa lo siguiente:

- Prueba sobre una conducta activa que implique colaborar, facilitar, autorizar o ejecutar actos encaminados a que el agente del mercado cometiera la infracción.
- Prueba sobre una conducta pasiva que implique tolerar la comisión de una práctica anticompetitiva, situación que se presenta cuando la persona, teniendo conocimiento de la infracción, omitió adoptar medidas para evitar que se realizara o que cesara la misma.
- Prueba de que la persona, por razón de sus funciones y de acuerdo con las reglas de la sana crítica, conocía o por lo menos debió haber conocido o averiguar sobre la comisión de la conducta, de haber obrado con el nivel de diligencia de un buen hombre de negocios. Por tratarse de evidencia indirecta sobre una conducta omisiva, su materialización se enmarca igualmente dentro del verbo rector tolerar.

Según lo anterior, esta Superintendencia ha considerado que, para vincular y sancionar a una persona natural por estar involucrada con una conducta anticompetitiva, resulta necesario encontrar dentro de la actuación administrativa pruebas que den cuenta de la conducta activa o pasiva de la persona vinculada al agente de mercado infractor.

Ahora bien, tratándose de conductas pasivas o por omisión, esta Superintendencia ha precisado que la responsabilidad puede atribuirse a quien habiendo conocido de la conducta infractora consienta su ejecución e incluso, a quien, sin contar con la prueba directa que acredite que conocía la conducta anticompetitiva sancionada, por razón de las funciones que desempeña en la organización, su posición en la misma y sus responsabilidades, por lo menos debió haber conocido la existencia de la práctica restrictiva de la competencia.

Lo anterior refleja los términos de la ley, si se tiene en cuenta que el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, incluye el verbo "tolerar" dentro de los verbos rectores que pueden ser desplegados por las personas vinculadas con un agente infractor del régimen de libre competencia económica.

Así mismo, esta Superintendencia ha señalado que las pruebas para determinar la responsabilidad de las personas naturales identificadas en el transcurso de la actuación administrativa, están relacionadas con el modo en el que opera la conducta anticompetitiva. Así, mediante la Resolución No. 103652 del 30 de diciembre de 2015¹⁴⁷, se señaló:

"De esta manera, al entender el modus operandi de la infracción sancionada, es dado señalar que la participación de las personas naturales involucradas en la concreción de la conducta no necesariamente corresponde a un comportamiento activo o directo en la ejecución o implementación del cartel, por lo que las únicas pruebas idóneas no son las orientadas a demostrar dicha circunstancia -intervención activa y directa-, sino también aquellas que dan cuenta de un comportamiento pasivo o incluso omisivo (...)"

¹⁴⁶ Superintendencia de Industria y Comercio, Resolución 43218 del 28 de junio de 2016, págs. 93-94; Resolución 23521 del 12 de mayo de 2015, págs. 47-48; Resolución 16562 del 14 de abril de 2015, pág. 54.

¹⁴⁷ Superintendencia de Industria y Comercio. Resolución que resuelve el recurso de reposición interpuesto en contra de la Resolución Sanción No. 80847 del 7 de octubre de 2015, Pág. 151.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Es importante señalar que en la valoración probatoria que realiza la Autoridad de Competencia, el cargo que tienen las personas naturales en la entidad a la cual pertenecen y las funciones propias del mismo, tienen una relevancia especial y constituyen un hecho determinante en la identificación de su responsabilidad, pues existen ciertos cargos que cuentan con deberes legales particulares en el funcionamiento del agente de mercado.

Para efectos de analizar la responsabilidad de las personas naturales investigadas, se pone de presente que para el Despacho es claro que la comisión de una conducta anticompetitiva consistente en un acto de influenciación de precios como el aquí analizado, el cual fue masivamente difundido y socializado por ambas asociaciones –incluso, usando sus propios medios oficiales de comunicación– entre operadores de transporte de carga que cubren rutas de todo el país, involucra el conocimiento o por lo menos la obligación de conocer de las personas que ejercen cargos directivos o de alto rango dentro de las agremiaciones investigadas, por lo cual, salvo que exista prueba de que hubo oposición de su parte frente a la creación de la "tabla de fletes" y el intento de intervenir el mercado para contravenir el régimen de libertad tarifaria vigente en la época de los hechos, su responsabilidad se verá comprometida en la presente actuación administrativa.

Teniendo en cuenta lo anterior, este Despacho procede a analizar la responsabilidad de cada una de las personas naturales vinculadas a la actuación administrativa en la Apertura de Investigación con Pliego de Cargos. Para tal efecto, se presentarán a continuación las evidencias que resultan comunes para los investigados pero que dan cuenta de su responsabilidad administrativa individual.

8.1.2.1. Personas naturales vinculadas con la ATC

De conformidad con el material obrante en el Expediente, la Junta Directiva Nacional de la ATC fue el órgano de administración de tal asociación en el que se tomó la decisión de crear y socializar la "tabla de fletes" objeto de reproche, la cual se expidió con el fin de influenciar a los propietarios/conductores de vehículos de carga en materia de precios ("valores a pagar"). Las personas que conformaban la Junta Directiva para ese entonces eran las siguientes:

NOMBRE	CARGO
LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA	Director Ejecutivo Nacional
JUAN CARLOS MORENO PÉREZ	Miembro de Junta Directiva
GUILLERMO CHICA RIVERA	Miembro de Junta Directiva
ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA	Presidente
DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA	Vicepresidente Miembro de Junta Directiva
OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO	Miembro de Junta Directiva
WEIMAR VALLEJO ARIAS	Miembro de Junta Directiva
JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA	Miembro de Junta Directiva
JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR	Miembro de Junta Directiva (secretario)
GUSTAVO MONTOYA URREGO	Miembro de Junta Directiva

Fuente: Elaboración Superintendencia de Industria y Comercio con la información que obra en el Expediente¹⁴⁸.

Pues bien, considerando la labor determinante que ejerció la Junta Directiva en la creación y difusión de tal instrumento, cabe atribuir responsabilidad administrativa a las personas naturales referidas con ocasión de los hechos acreditados en la presente actuación. Esta conclusión se fundamenta en las evidencias que se describen a continuación:

Existe material probatorio que da cuenta de la injerencia de estas personas naturales en la concreción de la conducta objeto de estudio. Sobre el particular, se trae nuevamente a colación lo dispuesto en el documento denominado "CONVOCATORIA A REUNIÓN DE CARÁCTER GREMIAL DE JUNTA DIRECTIVA ATC"¹⁴⁹, en el que se recogieron los resultados de una reunión llevada a cabo el 8 de agosto de 2012, a la que asistieron las siguientes personas:

¹⁴⁸ Folio 527 del cuaderno público No. 3 del Expediente, folio 420 a 426 del cuaderno reservado ATC No. 1.

¹⁴⁹ Folio 414 a 416 del cuaderno reservado ATC No. 1 del Expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

- **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA**, presidenta de la **ATC** (quien suscribió el documento como presidente de la reunión)
- **JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR**, miembro de Junta Directiva de la **ATC** (quien suscribió el documento en calidad de secretario de la reunión)
- **DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **GUSTAVO MONTOYA URREGO**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **WEIMAR VALLEJO ARIAS**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **JUAN CARLOS MORENO PÉREZ**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **GUILLERMO CHICA RIVIERA**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA**, director ejecutivo nacional de la **ATC**

Pues bien, de conformidad con lo dispuesto en esta evidencia, la reunión se hizo con el fin de socializar varios temas de la asociación, hacer un análisis del sistema SICE y definir varias tareas, entre las cuales estaba, precisamente, la de expedir la denominada "tabla de fletes":

"Orlando Ramírez presenta un informe referente al SICE y una tabla comparativa de los fletes pagados en la plaza y los que efectivamente se reciben de parte de las empresas y este dato permite evidenciar que los fletes se están incumpliendo en un 38%. Manifiesta que debemos denunciar este hecho ante el Ministerio de transporte y pedirle intervenir las principales rutas del país para regular los fletes de acuerdo con lo establecido en el decreto de regulación económica"

"Tareas:

*(...) * **Sacar una tabla de fletes con base en los costos reales**". (Negritas y subrayado fuera del texto).*

En la misma línea, se pone de presente el documento "REUNIÓN ORDINARIA JUNTA DIRECTIVA ATC"¹⁵⁰, que da cuenta de una reunión de Junta Directiva de esta asociación¹⁵¹ llevada a cabo el 25 de octubre de 2012, a la cual asistieron las siguientes personas:

- **LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA**, director ejecutivo nacional de la **ATC**
- **JUAN CARLOS MORENO PÉREZ**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **GUSTAVO MONTOYA URREGO**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **GUILLERMO CHICA RIVERA**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA**, presidenta de la **ATC**
- **JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**
- **OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO**, miembro de Junta Directiva de la **ATC**

Dentro de los temas que se incluyeron en el orden del día de esta reunión, se destacan el de "conocer y discutir sobre la conveniencia de los valores a presentar en la tabla de fletes ATC que se publicará", y el de "evaluar las acciones y estrategias a seguir". Sobre el particular, se dispuso:

"La importancia de sacar la tabla es tener argumentos para negociar, se trata más de una labor de educar a los transportadores.

Aseguran que la tabla de fletes es fundamental para el camionero, se deben analizar bien los costos.

(...)

¹⁵⁰ Folios 420 a 422 del cuaderno reservado ATC No. 1 del Expediente.

¹⁵¹ Folios 3552 y 3553 del cuaderno público No. 16 del expediente. Para la época de la reunión del 25 de octubre de 2012, la Junta Directiva de la **ATC** se encontraba conformada por: **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA** (presidenta de la **ATC**), **DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA**, **GUILLERMO CHICA RIVERA**, **GUSTAVO MONTOYA URREGO**, **JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA**, **JUAN CARLOS MORENO PÉREZ**, **WEIMAR VALLEJO ARIAS**, **OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO**, **JOHN JAIME LLANOS** y **JOHN JAIRO ALZATE**.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Asegura que hay que generar una tendencia, una cultura, para que el camionero cobre lo que realmente se merece; pues el negocio está mal planteado desde que decimos cuánto nos va a pagar, cuando en realidad hay que decir le voy a cobrar.

(...)

Por esta razón proponen hacer dos reuniones en el norte y en el sur, con el fin de capacitarlos sobre el SICE, el IPTC y con base en eso mostrarles la tabla y de una vez socializarla.

(...)" (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Adicionalmente, vale la pena hacer referencia a la publicación que se hizo en el *blog* de la ATC en relación con una reunión que se celebró en el Country Club de Ejecutivos de Medellín el 15 de noviembre de 2012, donde se reunió la Junta Directiva de la ATC "con al menos 30 empresarios del transporte", y donde se discutió sobre "la situación actual del sector de carga en Colombia, el modelo de regulación económica a través del SICE –Sistema de Información de Costos Eficientes-, su funcionalidad, efectos reales y efectividad", entre otros temas. Según lo dispuesto en la publicación, algunas de las manifestaciones hechas en tal espacio fueron las siguientes:

"El SICE [Sistema de Información de Costos Eficientes fijado por el Gobierno] no se cumple, es un cuadro de referencia sub-utilizado. Tiene fundamentos técnicos muy valiosos pero con relación al mercado está mal.

(...)

Si queremos construir sector, tenemos que construir una realidad colectiva compartida. Mostrar una cadena logística unida.

(...)

Los problemas del transporte son estructurales. No hay unión entre los aliados de la cadena logística.

(...)

Hoy se negocia a libre oferta y demanda, pero la sobreoferta vehicular tiene los fletes por el suelo.

(...)

Las empresas y los propietarios deben unirse, no jalar cada uno por su lado. Somos aliados comerciales no competencia.

(...)

Los fletes están muy bajos y los costos operativos van para arriba. Necesitamos intervenir la actividad transportadora en Colombia¹⁵². (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Incluso, considerando que algunos investigados niegan la ocurrencia de tal encuentro, se pone de presente que existe otro documento denominado "ACTA DE JUNTA DIRECTIVA No. 8"¹⁵³, según el cual hubo otra reunión de la Junta Directiva en la que se expuso que: "[d]on Orlando comenta que se reunió con ACC para manejar TABLA DE REFERENCIA CON BASE EN COSTOS y se planea hacer distribución". De acuerdo con lo dispuesto en esta evidencia, el fin de esta reunión era, precisamente, afinar los detalles de la elaboración y distribución de la "tabla de fletes", la cual se realizaría conjuntamente con la ACC.

La mencionada acta fue suscrita por ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA, como presidenta de la reunión; JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR, como secretario; y LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA, como director ejecutivo. Además, quienes suscribieron el acta como asistentes en calidad de miembros de la Junta Directiva de la ATC fueron: GUSTAVO MONTOYA URREGO, DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA, JUAN CARLOS MORENO PÉREZ, WEIMAR VALLEJO

¹⁵² Folio 8 del cuaderno público No. 1 del Expediente.

¹⁵³ Folio 423 a 426 del cuaderno reservado ATC No. 1 del expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

ARIAS, OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO, JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA, GUILLERMO CHICA RIVERA y JUAN DIEGO ALZATE GARCÍA.

Finalmente, y de conformidad con lo dispuesto en el Informe Motivado, se ponen de presente las siguientes declaraciones que corroboran la participación de la Junta Directiva de la ATC en la expedición y difusión en la "tabla de fletes" objeto de investigación:

➤ Declaración de **DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA**, miembro de la Junta Directiva y vicepresidente de la ATC, tomada el 7 de junio de 2013:

DELEGATURA: ¿Señor **DAYRON** una pregunta, usted hace parte de la Junta Directiva de ATC?

DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA: De la Asociación, sí. Yo soy el Vicepresidente.

DELEGATURA: ¿Y desde hace cuánto está usted en la Junta?

DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA: En la Asociación estoy por ahí desde el año 79 – 80, y en la Junta pues yo creo que por ahí desde ese tiempo también, porque, más que todo, en la parte internacional, soy el asesor en la parte internacional también de la Asociación y de varias empresas de transporte (...).

(...)

DELEGATURA: ¿Señor **DAYRON** y en la Junta Directiva de ATC se ha promovido una nueva tabla de fletes?

DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA: Nosotros, cuando hablo de nosotros la Junta, al principio de año le dijimos al Gobierno "vea esta es una tabla de referencia de costos, nosotros estamos trabajando a pérdidas, miren esto, ayúdenos, colabórenos (...).

(...)

DELEGATURA: ¿Señor **DAYRON** y en la Junta Directiva de ATC, se ha hecho una tabla de fletes, ustedes construyeron una tabla de fletes?

DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA: Sí. Nosotros construimos una tabla de fletes, que es, como le digo es una tabla de referencia que nosotros, más o menos a la experiencia de nosotros manejando costos, sin maltratar al generador, porque nosotros sabemos que Colombia tiene que ser competitiva y somos conscientes de eso, pero no tampoco que los generadores vayan a ser competitivos con la plata de nosotros.

DELEGATURA: ¿Y ustedes a quién le presentaron ese proyecto de tabla o esa tabla de fletes?

DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA: Al Ministerio de Transporte se les pasó, a la **ANDI** se les mandó también, y ya empezamos a socializarlo con las empresas de transporte, con todo mundo.

(...)¹⁵⁴. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

➤ Declaración de **GUSTAVO MONTOYA URREGO**, miembro de la Junta Directiva de la ATC, tomada el 7 de junio de 2013:

DELEGATURA: ¿Cuál es su relación con la Asociación de Transportadores de carga?

GUSTAVO MONTOYA URREGO: Soy miembro de la Junta Directiva.

DELEGATURA: ¿Y es Presidente o Gerente de la Asociación?

GUSTAVO MONTOYA URREGO: No. Soy en este momento representante Legal. Pero porque no se ha hecho el cambio que hubo en la última Asamblea.

DELEGATURA: ¿O sea hay un nuevo representante legal?

¹⁵⁴ Folios 79 del cuaderno reservado ATC No. 1 del expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

GUSTAVO MONTOYA URREGO: Sí. La doctora Alejandra Baquero...

(...)

DELEGATURA: ¿Durante cuántos años fue usted Representante Legal de la Asociación de Transportadores de carga?

GUSTAVO MONTOYA URREGO: 2 años (...) más o menos 18 meses, entre 18 meses y 2 años... hasta ahora hasta marzo...

(...)

DELEGATURA: ¿Señor **GUSTAVO** ustedes como Asociación han promovido una tabla de fletes?

GUSTAVO MONTOYA URREGO: Nosotros sacamos un referente de acuerdo al SICE para que la gente entendiera cuál sería más o menos el costo de operar.

DELEGATURA: ¿Y a quiénes han dado a conocer esa tabla de referencia?

GUSTAVO MONTOYA URREGO: Esa tabla se la enviamos a nuestros asociados diciéndoles que no debían cargar por debajo de esos fletes porque perdían plata, porque se quebraban.

(...)

DELEGATURA: ¿Y, digamos, en esa actividad de conocimiento de la tabla ustedes se la dieron a conocer a las empresas transportadoras de carga?

GUSTAVO MONTOYA URREGO: Nosotros la enviamos a nuestros afiliados, pero no, no sé las empresas como la recibieron, porque si les llegó, les llegó fue a través de nuestros afiliados.

(...)

DELEGATURA: ¿señor **GUSTAVO** cuando **ATC** digamos, promovió una tabla referencia eso se discutió en Junta Directiva?

GUSTAVO MONTOYA URREGO: Sí, eso se ha discutido, pero siempre se ha hablado de que es, es como un referente, no es una tabla de fletes para, como buscando imponerla, sino que el propietario tenga un referente de cuáles son sus costos en ese viaje.

(...)¹⁵⁵. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

➤ Declaración de **OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO**, miembro de la Junta Directiva de la **ATC**, tomada el 7 de junio de 2013:

DELEGATURA: Usted nos dice que **ATC** ha desarrollado "coactividades" para promover una tabla de fletes, ¿eso se discutió en Junta Directiva de **ATC**?

OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO: Sí, los que estamos allá. Solamente Orlando es como la parte directiva no es transportador. De resto todos estamos con la misma problemática. (...)

DELEGATURA: Señora Olivia cuando usted nos dice que discutían en junta directiva, ¿eso fue en qué año?

OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO: (...) Ese es el pan de cada día aquí. Siempre acá en la Asociación se ha hablado es de la tabla de fletes.

(...)

¹⁵⁵ Folio 79 del cuaderno reservado **ATC** No. 1 del expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

DELEGATURA: La idea de contar con una tabla de fletes provino de alguien en especial, de un transportador o de ustedes **ATC** o de **ACC**.

OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO: Sí, se trabajó. Los dos gremios trabajaron para esa tabla.

DELEGATURA: Y, señora Olivia, ¿cuántas reuniones han realizado Ustedes con transportadores para dar a conocer la tabla de fletes promovida por **ATC** y por **ACC**?

OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO: A la tabla le trabajamos mucho el año pasado y por ahí hasta...hace por ahí dos meses que no nos hemos vuelto a reunir en la base.

(...)

DELEGATURA: Y en esas reuniones ¿quiénes asisten? ¿Los afiliados a la **ATC**?

OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO: Sí, la Junta. (...)"

(...)¹⁵⁶. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

Por su parte, en relación con **GUSTAVO MONTOYA URREGO** y **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA** es preciso poner de presente las siguientes circunstancias especiales:

- Según lo dispuesto en el certificado de la **CÁMARA DE COMERCIO DE MEDELLÍN**, **GUSTAVO MONTOYA URREGO** fue nombrado como presidente de la **ATC** mediante acta 9 del 28 de octubre del 2011 de la Junta Directiva, la cual fue registrada el 15 de noviembre de 2011. Mediante tal nombramiento, sucedió en tal cargo a **ÁLVARO DARÍO SANÍN CALAD** Por lo tanto, es claro que **GUSTAVO MONTOYA URREGO** ejerció como presidente de la **ATC** desde el día de su nombramiento, esto es, desde el 28 de octubre de 2011.
- Aunque el nombramiento de **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA** como presidenta de la **ATC** no se encuentra registrado en la **CÁMARA DE COMERCIO DE MEDELLÍN**, se encuentra acreditado que ejerció las funciones de presidenta de tal asociación, como mínimo, durante el periodo comprendido entre mayo de 2012 y abril de 2013¹⁵⁷.
- En virtud de sus roles como presidentes y de conformidad con lo dispuesto en los estatutos de la **ATC**¹⁵⁸, **GUSTAVO MONTOYA URREGO** y **ALEJANDRA BAQUERO** eran quienes convocaban y presidían las reuniones de la Junta Directiva de la asociación celebradas durante este periodo y quienes firmaban las actas correspondientes¹⁵⁹. Por ende, conocieron de las discusiones que tuvieron lugar en las sesiones de este órgano de administración, en las cuales se tomó la decisión de crear y difundir la denominada "tabla de fletes".
- No obstante lo anterior, a partir de las pruebas anteriormente citadas, se advierte que **GUSTAVO MONTOYA URREGO** participó en las reuniones de Junta Directiva descritas, principalmente, en su calidad de miembro de la Junta Directiva de la **ATC**, y no necesariamente en su condición de presidente.

Así las cosas, a partir del acervo probatorio citado y descrito, el Despacho encuentra acreditado el conocimiento, la participación y la injerencia que tuvieron las personas naturales analizadas en esta sección en las conductas de influenciación objeto de investigación, por lo cual se declara su

¹⁵⁶ Folio 79 del cuaderno reservado **ATC** No. 1 del expediente.

¹⁵⁷ En relación con la responsabilidad administrativa individual de **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA**, se encontró que además de aparecer como suscriptora de las actas de la Junta Directiva de la **ATC** en calidad presidenta hasta abril de 2013, según el certificado de histórico de miembros de la Junta Directiva de la **ATC**, **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA** con posterioridad al mes de abril de 2013 se desempeñó como miembro activo de la Junta Directiva de la **ATC**. Ver folios 3551 a 3553 del cuaderno público No. 16 del expediente.

¹⁵⁸ Los estatutos de la **ATC** disponían que: "la Representación Legal de la Asociación estará en el Presidente de la Junta Directiva Nacional" e incluye dentro de las funciones del representante legal las de: "a. (...) Presidir con voz y voto las sesiones de la Junta Directiva Nacional. (...) c. Convocar a las sesiones de la Junta Directiva. (...) n. Firmar las Actas de la Junta Directiva que hayan sido aprobadas."

¹⁵⁹ Folio 411 al 438 del cuaderno reservado **ATC** No. 1 del expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

responsabilidad administrativa individual en los términos del numeral 16 de artículo 4 del Decreto 2153 de 1992 modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

8.1.2.2. Personas naturales vinculadas con la ACC

Las evidencias obrantes en el Expediente dan cuenta de que la Junta Directiva Nacional de la ACC también fue el órgano de administración de dicha asociación en el que se tomó la decisión de crear y socializar la "tabla de fletes" objeto de reproche, la cual se expidió –junto con la ATC– con el fin de influenciar a los propietarios/conductores de vehículos de carga en materia de precios ("valores a pagar").

Cabe anotar en este punto que fueron vinculados a la presente actuación administrativa los presidentes de aquellas seccionales de la ACC que estaban debidamente constituidas y contaban con personería jurídica para la época de los hechos investigados. Lo anterior, ya que: (i) la Junta Directiva Nacional de la ACC se encuentra integrada, en su mayoría, por los presidentes de las diferentes seccionales; (ii) los presidentes seccionales debían mantener una "coordinación con el Presidente Ejecutivo Nacional y [la] Junta Directiva Seccional"; y (iii) existen pruebas de que ejecutaron labores de difusión de la "tabla de fletes"¹⁶⁰.

Las personas que conformaban la Junta Directiva para ese entonces eran las siguientes:

NOMBRE	CARGO
PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ	Representante legal Presidente Nacional
JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ	Secretario
OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA	Presidente seccional Antioquia-Chocó
JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO	Presidente seccional Tolima
JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO	Presidente seccional Pasto
JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO	Presidente seccional Bogotá Cundinamarca
GUSTAVO BETANCOURT PRADA	Presidente seccional Atlántico y Bolívar
OLGA PIEDAD SUA VANEGAS	Directora ejecutiva seccional Atlántico y Bolívar posteriormente presidenta de la seccional.
JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO	Presidente seccional Santander
JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID	Vicepresidente seccional Risaralda
JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR	Presidente seccional Risaralda
JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES	Presidente seccional Valle
WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA	Presidente seccional Valle del Cauca
ELIZABETH GUERRA RICO	Presidente seccional Antioquia-Chocó
ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO	Presidente seccional Ipiales
ALBERTO ARANGO PERDOMO	Presidente seccional Quindío
TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA	Presidente seccional Meta
OCTAVIO FIERRO POLANCO	Miembro de Junta Directiva
HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO	Presidente seccional Boyacá
DAIRO MURILLO CHALARCA	Presidente seccional Caquetá
PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO	Presidente seccional Huila

Fuente: Elaboración Superintendencia de Industria y Comercio con la información que obra en el Expediente¹⁶¹.

Considerando entonces la labor determinante que ejerció la Junta Directiva en la creación y difusión de tal instrumento, cabe atribuir responsabilidad administrativa a las personas naturales referidas con ocasión de los hechos acreditados en la presente actuación. Esta conclusión se fundamenta principalmente en las evidencias que se describen a continuación:

- Según lo dispuesto en los artículos 23 y 51 de los Estatutos de la ACC¹⁶²: (i) le corresponde a cada Presidente de la Seccional representar "legítimamente a la Asociación en todo el país"; (ii)

¹⁶⁰ Folio 679 del cuaderno público No. 4 del expediente. Minuto: 43:02–44:20; 44:43–45:45; 49:18–49:39. Con ruta de acceso: D:\TESTIMONIOS\TESTIMONIO 19-11-15\AUDIO. Archivo denominado "20151119_001".

¹⁶¹ Folio 245 del cuaderno público No. 2, folios 530 y 566 del cuaderno público No. 3, folios 800, 802, 804, 795, 792, 790, 806, 816, 822, 831, 828, 834, 851 del cuaderno público No. 4, folios 585 y 694 del cuaderno reservado ACC No. 1 del expediente.

¹⁶² Folios 576 a 577 del cuaderno público No. 3 del expediente.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

las seccionales de la ACC, que se establecerán a través de la Junta Directiva Nacional en cualquier departamento del país "en donde de acuerdo con el objeto social, se den las condiciones para su funcionamiento", se regirán por los estatutos de la Asociación Nacional y de la ACC; y (iii) la Junta Directiva Nacional "estará integrada por un miembro de cada Seccional o Departamento con sus respectivos suplentes".

- La declaración de **JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA**, representante legal de la ACC SECCIONAL VALLE DEL CAUCA, rendida el 18 de noviembre de 2015, deja en evidencia no solo la existencia de la "tabla de fletes", sino de la autoría de la ACC de tal instrumento (nótese el uso constante del pronombre personal plural "nosotros") e incluso, de la continuidad de la referida tabla:

(...)

DELEGATURA: En el 2011 el Ministerio expidió un Decreto en el cual eliminaba esas tablas de fletes. Pero, luego de eso, ¿la asociación junto con alguna otra entidad creó una tabla de referencia?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: Siempre nosotros hemos hecho tablas de referencia. Pero legalmente, el Gobierno desde el 2008 fue la última que se hizo. En el 2011 el Gobierno nos la derogó. Y dijo que no iba a haber más tabla de fletes.

DELEGATURA: ¿Es decir que, desde que el Ministerio eliminó la tabla de fletes, Ustedes han puesto como unas tablas de referencia?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: Sí.

DELEGATURA: ¿Para los fletes?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: Para los fletes.

(...)

DELEGATURA: ¿Por qué se decidió crear esa referencia?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: ¿Por qué se decidió crear esa referencia? Porque como estábamos trabajando bajo oferta y demanda, y el parque automotor está sobre ofertado. Entonces a nosotros el lavado de activos nos tenía, nos tiene, en una crisis tremenda. Entonces hay gente que no le importa llevar una carga de equis parte a equis parte, así no le quede nada, con tal de lavar su dinero. Entonces se hizo esa tabla de referencia para que el transportador tuviera, más o menos, una base de cuánto sería lo mínimo que pudiera transportar. Que, inclusive, ni siquiera se tiene en cuenta porque la gente trabaja a menos precio.

DELEGATURA: ¿Cuándo hicieron Ustedes esa tabla de referencia?

JUAN EDUARDO ELVIRA VALENCIA: No, eso se ha ido haciendo. En el 2008, en el 2009. Legalmente en el 2008 la teníamos. Nos la quitaron en el 2011. Y de ahí para acá se ha hecho. Se ha ido mejorando a nivel del costo de la canasta, como se vaya aumentado.

(...)¹⁶³. (Negrillas y subrayado fuera del texto).

- La declaración de **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ**, representante legal de la ACC, practicada el 19 de noviembre de 2015, da cuenta de la responsabilidad administrativa individual de las personas vinculadas con la ACC a partir de sus seccionales, y sobre todo, de los demás miembros de Junta Directiva de la ACC:

"DELEGATURA: (...) Pero, ¿quién tomó digamos la decisión de decir estos ya, estos son los costos que vamos a presentar a publicar?

¹⁶³ Folio 688 del cuaderno reservado ACC No. 1 del Expediente. Con ruta de acceso: "D:\13-103403\ACC_YUMBO\TESTIMONIOS\TESTIMONIO 18-11-15\AUDIO". Archivo denominado: "20151118_001".

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ: A ver, nosotros a través de la ASOCIACION COLOMBIANA DE CAMIONEROS en su junta directiva que son las diferentes seccionales pertenecen a la junta directiva nacional, con ellos recogimos los datos, tomamos la decisión de hacer el estudio basado en el software que tiene el Ministerio, lo que tiene el Ministerio en la página, con esto hicimos un análisis en las juntas directivas en las diferentes reuniones que se hicieron y esto lo presentamos al gobierno y como hizo caso omiso pues nosotros lo sacamos en un volante. Así de sencillo fue.

DELEGATURA: ¿Se tomó la decisión en la junta directiva?

PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ: Se tomó la decisión en la junta.

DELEGATURA: ¿Cómo fue entonces la coordinación con las diferentes Asociaciones, usted nos mencionaba ATC?

PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ: A ver, nosotros le presentamos a ATC nuestra propuesta en borrador, ellos hicieron algunos correctivos, dieron algunos consejos y también participaron, porque es que como le digo, esto está en la página del Ministerio, esto no fue que no lo inventamos, esto está en la página del Ministerio y estaba y lo que fue lo se hizo fue recoger lo que hay, se actualizó y se sacó.

(...)

DELEGATURA: No, anterior a eso, ustedes hicieron los estudios, se reunieron ¿Quiénes tomaron la decisión?

PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ: Los presidentes seccionales que hacen parte de la junta directiva nacional, tomaron la decisión de presentárselo al Gobierno y como el Gobierno hizo silencio administrativo, nunca contestó nada entonces nosotros lo sacamos y lo sacamos de una manera sencilla y simple, más que todo pedagógica, para que el camionero entienda que le cuesta, porque el camionero en Colombia es empírico aprende de la mano de otro propietario de conductor entonces como vienen así, ahora si se está tecnificando y debido a las comunicaciones hay mucho camionero que es profesional, entonces el ya entiende y ya nos colabora en las carreteras explicándole a la gente en realidad cuánto incide un incremento en el combustible en los costos reales del manejo de las mercancías.

(...)

DELEGATURA: Pero, ¿los volantes los saca cada seccional?

PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ: No, el volante se sacó de la Junta Directiva Nacional. Con permiso de la Junta Directiva Nacional y cada seccional lo repartía, en sus diferentes municipios en Pasto, Ipiales, Cali, Bogotá, Medellín¹⁶⁴. (Negritas y subrayado fuera del texto).

- Incluso, existe un documento suscrito en Buenaventura, Valle del Cauca, el 24 de enero de 2013, que vincula directamente a las siguientes personas de la ATC y la ACC:

"ACC y ATC han acordado los valores de la tabla anexa que hemos revisado conjuntamente para sacar 100 mil ejemplares impresos de la tabla de fletes la cual llevará el logo de ACC y el de ATC. Así mismo contará con la publicidad de Kenworth de La Montaña y Navitrans.

Realizaremos distribución a través de 12 ciudades inicialmente para lo cual esperamos contar con el trabajo conjunto entre ACC y ATC. Para reforzar el tema de comprensión y defensa de la tabla realizaremos reuniones en diferentes ciudades que programemos de común acuerdo.

Para constancia y aprobación firmamos en la ciudad de Buenaventura a los 24 días del mes de enero de 2013.

Pedro Aguilar Rodríguez
Presidente ACC

¹⁶⁴ Folio 679 del cuaderno público No. 4 del expediente. Minuto: 43:02-44:20; 44:43-45:45; 49:18-49:39. Con ruta de acceso: D:\TESTIMONIOS\TESTIMONIO 19-11-15\AUDIO. Archivo denominado "20151119_001".

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Luis Orlando Ramírez Valencia
Director Ejecutivo Nacional ATC

Juan Carlos Bobadilla Díaz
Secretario General ACC

Dairon Gomez (sic)
Vicepresidente ATC". (Negrillas y subrayado fuera del texto).

- No está de más advertir que las pruebas de cargo que fueron presentadas en la Resolución de Apertura de Investigación con Pliego de Cargos en contra de las personas naturales vinculadas con la **ACC** no fueron desvirtuadas.

En virtud de lo expuesto, queda acreditado para el Despacho que los miembros de la Junta Directiva de la **ACC** –junto con los miembros de la Junta Directiva de la **ATC**–, tomaron la decisión de "intervenir la actividad transportadora en Colombia", mediante la elaboración y distribución de la "tabla de fletes" objeto de reproche.

Así las cosas, a partir del acervo probatorio citado y descrito, el Despacho encuentra acreditado el conocimiento, la participación y la injerencia que tuvieron las personas naturales analizadas en esta sección en las conductas de influenciación objeto de investigación, por lo cual se declara su responsabilidad administrativa individual en los términos del numeral 16 de artículo 4 del Decreto 2153 de 1992 modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

8.2. Monto de la sanción

Sobre las sanciones que se imponen por la violación a las normas sobre protección de la libre competencia económica es preciso resaltar que, de conformidad con el principio de proporcionalidad que orienta el derecho administrativo sancionador, la autoridad administrativa debe ejercer su potestad sancionatoria en forma razonable y proporcionada, de modo que logre el equilibrio entre la sanción y la finalidad de la norma que lo establece, así como la proporcionalidad entre el hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada.

Sobre la aplicación del principio de proporcionalidad en sanciones administrativas, la Corte Constitucional ha señalado lo siguiente:

*"En cuanto al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria administrativa, éste exige que tanto la falta descrita como la sanción correspondiente a la misma resulten adecuadas a los fines de la norma, esto es, a la realización de los principios que gobiernan la función pública. Respecto de la sanción administrativa, la proporcionalidad implica también que ella no resulte excesiva en rigidez frente a la gravedad de la conducta, ni tampoco carente de importancia frente a esa misma gravedad"*¹⁶⁵.

Es así como, para la adecuación razonable y proporcional de los hechos y la sanción aplicable, el operador jurídico debe en primer lugar analizar la gravedad de la falta, así como los efectos que la misma pudo haber generado en el mercado y el beneficio que pudo obtener el infractor, para luego analizar otras circunstancias concurrentes de graduación de la sanción, tales como la capacidad económica del investigado, la reiteración de la infracción, la colaboración del investigado para esclarecer los hechos investigados y su actuación procesal.

Bajo este contexto, se advierte que, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009, el Superintendente de Industria y Comercio deberá imponer sanciones pecuniarias derivadas de la violación de las normas sobre protección de la libre competencia económica, por cada vulneración y a cada infractor, hasta por **CIEN MIL SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (100.000 SMLMV)**.

Así mismo, el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, establece las multas a cualquier persona natural que colabore, facilite, autorice, ejecute o tolere conductas violatorias de las normas sobre protección de la competencia, hasta por **DOS MIL SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (2.000 SMLMV)**.

¹⁶⁵ Corte Constitucional, Sala Plena, Sentencia C-125 del 18 de febrero de 2003, Exp. Rad. D-4059.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En virtud de lo anterior, este Despacho procede a determinar las sanciones para las personas jurídicas y naturales que se encontraron responsables en la presente actuación administrativa.

8.2.1. Personas jurídicas (agentes del mercado)

8.2.1.1. Sanción a pagar por la ATC

En cuanto a los criterios de graduación de la sanción a imponer a la **ATC**, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

Frente al *impacto de la conducta en el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *dimensión del mercado afectado*, es importante reiterar que la **ACC** y la **ATC** eran las dos mayores agremiaciones de transportadores terrestres de carga del país para la época de los hechos investigados, las cuales representaban a los propietarios, poseedores, tenedores o conductores de vehículos y contaban con alrededor de 100.000 y 2.000 afiliados a nivel nacional, respectivamente. Por otro lado, ambas asociaciones tenían cobertura nacional, hecho que es evidente teniendo en cuenta que la "tabla de fletes" fue diseñada para la totalidad del país, sin excluir algunas de las regiones. Así, es claro que la conducta desplegada afectó gran parte del mercado.

En cuanto al *grado de participación* en la conducta, este Despacho debe señalar que está demostrado que la **ATC** tuvo una participación activa en la conducta anticompetitiva de influenciación de precios que se acreditó en la presente actuación, y que tal conducta se extendió durante el periodo investigado (2011-2013), cuando menos, hasta el 11 de octubre de 2013.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implicara una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

De conformidad con lo anterior, para la investigada **ATC**, se impondrá una multa de **CIENTO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL DOSCIENTOS DIECIOCHO PESOS MONEDA CORRIENTE (\$100.780.218.00)** equivalentes a **CIENTO VEINTINUEVE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (129 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,13% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

8.2.1.2. Sanción a pagar por la ACC y sus seccionales

En cuanto a los criterios de graduación de la sanción a imponer a la **ACC**, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

Frente al *impacto de la conducta en el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *dimensión del mercado afectado*, es importante reiterar que la **ACC** y la **ATC** eran las dos mayores agremiaciones de transportadores terrestres de carga del país para la época de los hechos investigados, las cuales representaban a los propietarios, poseedores, tenedores o conductores de vehículos y contaban con alrededor de 100.000 y 2.000 afiliados a nivel nacional, respectivamente. Por otro lado, ambas asociaciones tenían cobertura nacional, hecho que es evidente teniendo en cuenta que la "tabla de fletes" fue diseñada para la totalidad del país, sin excluir algunas de las regiones. Así, es claro que la conducta desplegada afectó gran parte del mercado.

En cuanto al *grado de participación* en la conducta, este Despacho debe señalar que está demostrado que la **ACC** tuvo una participación activa en la conducta anticompetitiva de influenciación de precios que se acreditó en la presente actuación, y que tal conducta se extendió durante el periodo investigado (2011-2013), cuando menos, hasta el 11 de octubre de 2013.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implicara una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

De conformidad con lo anterior, para la investigada **ACC**, se impondrá una multa de **QUINIENTOS MILLONES SETECIENTOS SETENTA Y SEIS MIL CIENTO VEINTIDOS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$500.776.122.00)** equivalentes a **SEISCIENTOS CUARENTA Y UN SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (641 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,64% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

Por su parte, frente a las seccionales de la **ACC**, considerando que tuvieron un mismo grado de participación e injerencia en la conducta y que comparten los criterios expuestos aplicables a la Asociación Nacional, se determinarán las siguientes sanciones:

- 1) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ EN LIQUIDACIÓN**, se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 2) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO**, se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 3) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN**, se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 4) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN**, se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 5) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA EN LIQUIDACIÓN**, se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 6) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOGOTÁ CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN**, se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 7) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN**, se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 8) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN**, se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 9) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA EN LIQUIDACIÓN**, se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 10) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE**, se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 11) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE DEL CAUCA EN LIQUIDACIÓN**, se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 12) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO** se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

- 13) Para la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES** se impondrá una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

La sanción impuesta equivale al 0,07% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 15 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 25 de la Ley 1340 de 2009.

8.2.2. Personas naturales

8.2.2.1. Personas naturales vinculadas con la ATC

- 1) **Sanción a pagar por LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA, Director Ejecutivo Nacional de la ATC**

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA** una multa de **VEINTICINCO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$25.780.986.00)** equivalentes a **TREINTA Y TRES SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (33 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1,65% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

2) Sanción a pagar por JUAN CARLOS MORENO PÉREZ, Miembro de Junta Directiva de la ATC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **LU JUAN CARLOS MORENO PÉREZ**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En consecuencia, se impondrá a **JUAN CARLOS MORENO PÉREZ** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

3) Sanción a pagar por **GUILLERMO CHICA RIVERA**, Miembro de Junta Directiva de la ATC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **GUILLERMO CHICA RIVERA**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto a la *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **GUILLERMO CHICA RIVERA** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

4) Sanción a pagar por **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA**, Presidenta de la ATC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA** una multa de **VEINTICINCO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$25.780.986.00)** equivalentes a **TREINTA Y TRES SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (33 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1,65% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

5) Sanción a pagar por DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA, Vicepresidente y Miembro de Junta Directiva de la ATC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Finalmente, en cuanto *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

6) Sanción a pagar por OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO, Miembro de Junta Directiva de la ATC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

7) Sanción a pagar por WEIMAR VALLEJO ARIAS, Miembro de Junta Directiva de la ATC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **WEIMAR VALLEJO ARIAS**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto a *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **WEIMAR VALLEJO ARIAS** una multa **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1 % de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

8) Sanción a pagar por JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA, Miembro de Junta Directiva de la ATC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

9) Sanción a pagar por JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR, Miembro de Junta Directiva de la ATC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

10) Sanción a pagar por GUSTAVO MONTOYA URREGO, Miembro de Junta Directiva de la ATC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **GUSTAVO MONTOYA URREGO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **GUSTAVO MONTOYA URREGO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

8.2.2.2. Personas naturales vinculadas con la ACC

1) Sanción a pagar por PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ, Representante Legal de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto a *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ** una multa **VEINTICINCO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$25.780.986.00)** equivalentes a **TREINTA Y TRES SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (33 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1,65% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

2) Sanción a pagar por OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA, Presidente seccional Antioquia-Chocó de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Finalmente, en cuanto *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

3) Sanción a pagar por **JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ**, Secretario de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

4) Sanción a pagar por JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO, Presidente seccional Tolima de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto a *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

5) Sanción a pagar por JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO, Presidente seccional Pasto de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

6) Sanción a pagar por JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO, Presidente seccional Bogotá-Cundinamarca de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En consecuencia, se impondrá a **JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

7) Sanción a pagar por GUSTAVO BETANCOURT PRADA, Presidente seccional Atlántico y Bolívar de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **GUSTAVO BETANCOURT PRADA**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto a la *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **GUSTAVO BETANCOURT PRADA** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

8) Sanción a pagar por OLGA PIEDAD SUA VANEGAS, Directora ejecutiva seccional Atlántico de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **OLGA PIEDAD SUA VANEGAS**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto a *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **OLGA PIEDAD SUA VANEGAS** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

9) Sanción a pagar por JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO, Presidente seccional Santander de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

10) Sanción a pagar por JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID, Vicepresidente seccional Risaralda de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

11) Sanción a pagar por JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR, Presidente seccional Risaralda de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

12) Sanción a pagar por JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES, Presidente seccional Valle de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

13) Sanción a pagar por WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA, Presidente seccional Valle del Cauca de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En consecuencia, se impondrá a **WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

14) Sanción a pagar por ELIZABETH GUERRA RICO, Presidente seccional Antioquia-Chocó de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **ELIZABETH GUERRA RICO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **ELIZABETH GUERRA RICO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

15) Sanción a pagar por ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO, Presidente seccional Ipiales de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

16) Sanción a pagar por ALBERTO ARANGO PERDOMO, Presidente seccional Quindío de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **ALBERTO ARANGO PERDOMO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

podiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **ALBERTO ARANGO PERDOMO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

17) Sanción a pagar por TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA, Presidente seccional Meta de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

18) Sanción a pagar por OCTAVIO FIERRO POLANCO, Miembro de Junta Directiva de la ACC

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **OCTAVIO FIERRO POLANCO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto a *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **OCTAVIO FIERRO POLANCO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

19) Sanción a pagar por HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO, Presidente seccional Boyacá de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

20) Sanción a pagar por DAIRO MURILLO CHALARCA, Presidente seccional Caquetá de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **DAIRO MURILLO CHALARCA**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto *al grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **DAIRO MURILLO CHALARCA** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

21) Sanción a pagar por PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO, Presidente seccional Huila de la ACC

En relación con los criterios de graduación de la sanción a imponer a **PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO**, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho indica lo siguiente:

En cuanto a la *persistencia en la conducta infractora*, se encuentra demostrado que el investigado participó en la conducta restrictiva durante todo el tiempo de su ejecución.

En relación con el *impacto que la conducta tenga sobre el mercado*, el Despacho debe señalar, en concordancia con lo expuesto en los capítulos precedentes, que, teniendo en cuenta que el transporte de carga resulta esencial para el desempeño logístico de diferentes mercados, y por ende, de suma importancia para la economía nacional, una conducta como la desplegada por la **ATC** y la **ACC** afecta negativamente la competitividad del país, pues valores a pagar artificiales que no respondan a la interacción entre la oferta y la demanda, como los establecidos por la **ACC** en conjunto con la **ATC**, resultan en aumentos en los costos de transporte de los productos, lo que a su vez incrementa el precio de los bienes y servicios finales. Por lo anterior, es evidente que la conducta desplegada tuvo un impacto significativo no solo sobre el mercado de transporte terrestre de carga sino sobre aquellos mercados cuyos insumos y bienes son transportados a través de este medio.

Sobre la *reiteración de la conducta prohibida*, este Despacho no encontró que el investigado hubiese sido sancionado con anterioridad al presente caso, en relación con la comisión de alguna de las conductas contrarias a la competencia previstas en el régimen de protección de la competencia.

En cuanto a la *conducta procesal del investigado*, este Despacho observó que no presentó una conducta procesal que implique una agravación en la sanción, ni tampoco alguna actuación que pudiera derivar en algún beneficio por comportamiento procesal, por lo que la aplicación de este criterio se hará de forma neutra al momento de dosificar la sanción.

Finalmente, en cuanto al *grado de participación* en la conducta reprochada, se encuentra demostrado que el investigado ejecutó, colaboró, autorizó y toleró el acto de influenciación de precios endilgado a las asociaciones sancionadas.

En consecuencia, se impondrá a **PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO** una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

La anterior sanción equivale al 1% de la multa máxima potencialmente aplicable, de acuerdo con el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

En mérito de lo expuesto, este Despacho,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR que la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS ACC EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 830023807-7; la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA ATC**, identificada con NIT 800089492-5; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900427565-8; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO**, identificada con NIT 901006672 - 5; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900341359-6; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN**,

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

identificada con NIT 826001074-6; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900245731-2; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOGOTÁ CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900107138-3; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900075990-3; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 809010253-4; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900327209-1; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE**, identificada con NIT 900144519-3; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE DEL CAUCA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900114617-9; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO**, identificada con NIT 900212395-9; y la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES**, identificada con NIT 900371375 - 2; infringieron lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959, en los términos establecidos en la parte considerativa de la presente Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER a las asociaciones responsables de violar la libre competencia las siguientes multas:

2.1. A la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS ACC EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 830023807-7, una multa de **QUINIENTOS MILLONES SETECIENTOS SETENTA Y SEIS MIL CIENTO VEINTIDOS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$500.776.122.00)** equivalentes a **SEISCIENTOS CUARENTA Y UN SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (641 SMMLV)**.

2.2. A la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA ATC**, identificada con NIT 800089492-5; una multa de **CIEN MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL DOSCIENTOS DIECIOCHO PESOS MONEDA CORRIENTE (\$100.780.218.00)** equivalentes a **CIENTO VEINTINUEVE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (129 SMMLV)**.

2.3. A la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900427565-8, una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

2.4. A la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO**, identificada con NIT 901006672 - 5, una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

2.5. A la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900341359-6, una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

2.6. A la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 826001074-6, una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

2.7. A la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900245731-2, una multa de **CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00)** equivalentes a **SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV)**.

2.8. A la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOGOTÁ CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900107138-3, una multa de

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00) equivalentes a SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV).

2.9. A la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN, identificada con NIT 900075990-3, una multa de CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00) equivalentes a SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV).

2.10. A la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN, identificada con NIT 809010253-4, una multa de CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00) equivalentes a SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV).

2.11. A la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA EN LIQUIDACIÓN, identificada con NIT 900327209-1, una multa de CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00) equivalentes a SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV).

2.12. A la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE, identificada con NIT 900144519-3, una multa de CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00) equivalentes a SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV).

2.13. A la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE DEL CAUCA EN LIQUIDACIÓN, identificada con NIT 900114617-9, una multa de CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00) equivalentes a SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV).

2.14. A la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO, identificada con NIT 900212395-9, una multa de CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00) equivalentes a SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV).

2.15. A la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES, identificada con NIT 900371375 - 2, una multa de CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL SETECIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$50.780.730.00) equivalentes a SESENTA Y CINCO SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (65 SMMLV).

PARÁGRAFO: El valor de la sanción pecuniaria que por esta Resolución se impone, deberá consignarse en efectivo o en cheque de gerencia en el Banco de Bogotá, Cuenta Corriente No. 062-754387, a nombre de la Superintendencia de Industria y Comercio – Formato de Recaudo Nacional, Código de referencia para pago No. 03. En el recibo deberá indicarse el número del Expediente y el número de la presente Resolución. El pago deberá acreditarse ante la pagaduría de esta Superintendencia, con el original de la consignación, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ejecutoria de esta Resolución.

Vencido el término de pago aquí establecido se causarán intereses moratorios a la tasa del 12% anual, liquidados por días en forma proporcional, lo que le generará un saldo en su contra, por ello, resulta de suma importancia acercarse a la Dirección Administrativa y Financiera a efectos de que se efectúe dicha liquidación.

ARTÍCULO TERCERO: DECLARAR que LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA, identificado con cédula de ciudadanía No. 71.595.264; JUAN CARLOS MORENO PÉREZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 71.672.034; GUILLERMO CHICA RIVERA, identificado con cédula de ciudadanía No. 70.094.698; ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA, identificada con cédula de ciudadanía No. 42.875.484; DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA, identificado con cédula de ciudadanía No. 70.054.404; OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO, identificada con cédula de

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

ciudadanía No. 43.064.280; **WEIMAR VALLEJO ARIAS**, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.432.590; **JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 645.560; **JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR**, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.444.941; **GUSTAVO MONTOYA URREGO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 70.074.604; **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.628.950; **OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 8.248.044; **JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.660.088; **JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.211.208; **JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.085.252.339; **JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.146.226; **GUSTAVO BETANCOURT PRADA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 13.924.140; **OLGA PIEDAD SUA VANEGAS**, identificada con cédula de ciudadanía No. 51.727.046; **JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 91.203.053; **JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID**, identificado con cédula de ciudadanía No. 10.066.038; **JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR**, identificado con cédula de ciudadanía No. 18.505.392; **JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES**, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.636.406; **WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 10.660.606; **ELIZABETH GUERRA RICO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 42.790.792; **ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 13.010.019; **ALBERTO ARANGO PERDOMO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.442.737; **TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.321.866; **OCTAVIO FIERRO POLANCO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.952.874; **HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 74.369.367; **DAIRO MURILLO CHALARCA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 60.124.416; y **PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.621.683, incurrieron en la responsabilidad prevista en el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, en relación con lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992 en concordancia con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959, en los términos establecidos en la parte considerativa de la presente Resolución.

ARTÍCULO CUARTO: IMPONER las siguientes sanciones a las personas naturales responsables de violar la libre competencia:

4.1. A LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA, identificado con cédula de ciudadanía No. 71.595.264, una multa de **VEINTICINCO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$25.780.986.00)** equivalentes a **TREINTA Y TRES SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (33 SMLMV)**.

4.2. A JUAN CARLOS MORENO PÉREZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 71.672.034, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.3. A GUILLERMO CHICA RIVERA, identificado con cédula de ciudadanía No. 70.094.698, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.4. A ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA, identificada con cédula de ciudadanía No. 42.875.484, una multa de **VEINTICINCO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$25.780.986.00)** equivalentes a **TREINTA Y TRES SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (33 SMLMV)**.

4.5. A DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA, identificado con cédula de ciudadanía No. 70.054.404, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.6. A OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO, identificada con cédula de ciudadanía No. 43.064.280, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL**

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.7. A WEIMAR VALLEJO ARIAS, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.432.590, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.8. A JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA, identificado con cédula de ciudadanía No. 645.560, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.9. A JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.444.941, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.10. A GUSTAVO MONTOYA URREGO, identificado con cédula de ciudadanía No. 70.074.604, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.11. A PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.628.950, una multa de **VEINTICINCO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$25.780.986.00)** equivalentes a **TREINTA Y TRES SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (33 SMLMV)**.

4.12. A OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA, identificado con cédula de ciudadanía No. 8.248.044, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.13. A JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.660.088, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.14. A JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.211.208, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.15. A JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.085.252.339, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.16. A JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.146.226, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.17. A GUSTAVO BETANCOURT PRADA, identificado con cédula de ciudadanía No. 13.924.140, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

4.18. A OLGA PIEDAD SUA VANEGAS, identificada con cédula de ciudadanía No. 51.727.046, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS**

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).

4.19. A JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO, identificado con cédula de ciudadanía No. 91.203.053, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

4.20. A JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID, identificado con cédula de ciudadanía No. 10.066.038, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

4.21. A JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR, identificado con cédula de ciudadanía No. 18.505.392, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

4.22. A JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.636.406, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

4.23. A WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA, identificado con cédula de ciudadanía No. 10.660.606, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

4.24. A ELIZABETH GUERRA RICO, identificado con cédula de ciudadanía No. 42.790.792, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

4.25. A ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO, identificado con cédula de ciudadanía No. 13.010.019, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

4.26. A ALBERTO ARANGO PERDOMO, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.442.737, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

4.27. A TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.321.866, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

4.28. A OCTAVIO FIERRO POLANCO, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.952.874, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

4.29. A HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO, identificado con cédula de ciudadanía No. 74.369.367, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

4.30. A DAIRO MURILLO CHALARCA, identificado con cédula de ciudadanía No. 60.124.416, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00) equivalentes a VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV).**

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

4.31. A PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.621.683, una multa de **QUINCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.624.840.00)** equivalentes a **VEINTE SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (20 SMLMV)**.

PARÁGRAFO: El valor de la sanción pecuniaria que por esta Resolución se impone, deberá consignarse en efectivo o en cheque de gerencia en el Banco de Bogotá, Cuenta Corriente No. 062-754387, a nombre de la Superintendencia de Industria y Comercio – Formato de Recaudo Nacional, Código de referencia para pago No. 03. En el recibo deberá indicarse el número del Expediente y el número de la presente Resolución. El pago deberá acreditarse ante la pagaduría de esta Superintendencia, con el original de la consignación, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ejecutoria de esta Resolución.

Vencido el término de pago aquí establecido se causarán intereses moratorios a la tasa del 12% anual, liquidados por días en forma proporcional, lo que le generará un saldo en su contra, por ello, resulta de suma importancia acercarse a la Dirección Administrativa y Financiera a efectos de que se efectúe dicha liquidación.

ARTÍCULO QUINTO: ORDENAR a las personas naturales y jurídicas sancionadas, en aplicación del artículo 17 de la Ley 1340 de 2009, modificado por el artículo 156 del Decreto 19 de 2012, que dentro de los cinco (5) días siguientes a la ejecutoria de la presente decisión, realicen la publicación del siguiente texto:

"Por instrucciones de la Superintendencia de Industria y Comercio, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS ACC EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA ATC, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOGOTÁ CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO, y la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES, así como LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA, JUAN CARLOS MORENO PÉREZ, GUILLERMO CHICA RIVERA, ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA, DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA, OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO, WEIMAR VALLEJO ARIAS, JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA, JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR, GUSTAVO MONTOYA URREGO, PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ, OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA, JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ, JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO, JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO, JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO, GUSTAVO BETANCOURT PRADA, OLGA PIEDAD SUA VANEGAS, JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO, JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID, JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR, JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES, WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA, ELIZABETH GUERRA RICO, ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO, ALBERTO ARANGO PERDOMO, TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA, OCTAVIO FIERRO POLANCO, HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO, DAIRO MURILLO CHALARCA y PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO, informan que:

Mediante Resolución No. 72158 de 2018 expedida por la Superintendencia de Industria y Comercio, se impuso una sanción contra la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS ACC EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA ATC, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

BOGOTÁ CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE DEL CAUCA EN LIQUIDACIÓN, la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO, y la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES, así como contra LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA, JUAN CARLOS MORENO PÉREZ, GUILLERMO CHICA RIVERA, ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA, DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA, OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO, WEIMAR VALLEJO ARIAS, JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA, JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR, GUSTAVO MONTOYA URREGO, PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ, OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA, JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ, JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO, JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO, JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO, GUSTAVO BETANCOURT PRADA, OLGA PIEDAD SUA VANEGAS, JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO, JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID, JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR, JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES, WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA, ELIZABETH GUERRA RICO, ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO, ALBERTO ARANGO PERDOMO, TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA, OCTAVIO FIERRO POLANCO, HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO, DAIRO MURILLO CHALARCA y PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO, por haber infringido lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 155 de 1959, y haber incurrido en la responsabilidad prevista en el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009.

Lo anterior, en cumplimiento del artículo 17 de la Ley 1340 de 2009".

La publicación deberá realizarse en un lugar visible en un diario de amplia circulación nacional y deberá remitirse la respectiva constancia a esta Superintendencia dentro de los cinco (5) días siguientes a su realización.

ARTÍCULO SEXTO: ARCHIVAR la presente actuación administrativa en favor de la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS ACC EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 830023807-7; la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA ATC**, identificada con NIT 800089492-5; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900427565-8; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO**, identificada con NIT 901006672 - 5; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900341359-6; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 826001074-6; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900245731-2; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOGOTÁ CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900107138-3; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900075990-3; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 809010253-4; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900327209-1; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE**, identificada con NIT 900144519-3; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE DEL CAUCA EN LIQUIDACIÓN**, identificada con NIT 900114617-9; la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO**, identificada con NIT 900212395-9; y la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES**, identificada con NIT 900371375 - 2, por la infracción del artículo 46 del Decreto 2153 de 1992, en los términos establecidos en la parte considerativa de la presente Resolución.

ARTÍCULO SÉPTIMO: ARTÍCULO TERCERO: ARCHIVAR la presente actuación administrativa en favor de **LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 71.595.264; **JUAN CARLOS MORENO PÉREZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 71.672.034; **GUILLERMO CHICA RIVERA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 70.094.698; **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA**, identificada con cédula de ciudadanía No. 42.875.484; **DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 70.054.404; **OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO**, identificada con cédula de ciudadanía No. 43.064.280; **WEIMAR VALLEJO ARIAS**, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.432.590; **JOSÉ JESÚS**

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

JIMÉNEZ URREA, identificado con cédula de ciudadanía No. 645.560; **JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR**, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.444.941; **GUSTAVO MONTOYA URREGO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 70.074.604; **PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.628.950; **OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 8.248.044; **JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.660.088; **JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.211.208; **JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.085.252.339; **JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.146.226; **GUSTAVO BETANCOURT PRADA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 13.924.140; **OLGA PIEDAD SUA VANEGAS**, identificada con cédula de ciudadanía No. 51.727.046; **JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 91.203.053; **JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID**, identificado con cédula de ciudadanía No. 10.066.038; **JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR**, identificado con cédula de ciudadanía No. 18.505.392; **JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES**, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.636.406; **WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 10.660.606; **ELIZABETH GUERRA RICO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 42.790.792; **ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 13.010.019; **ALBERTO ARANGO PERDOMO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.442.737; **TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.321.866; **OCTAVIO FIERRO POLANCO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.952.874; **HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 74.369.367; **DAIRO MURILLO CHALARCA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 60.124.416; y **PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.621.683, por la responsabilidad prevista en el numeral 16 del artículo 4 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 26 de la Ley 1340 de 2009, en relación con la infracción del artículo 46 del Decreto 2153 de 1992, en los términos establecidos en la parte considerativa de la presente Resolución.

ARTÍCULO OCTAVO: ARCHIVAR la presente actuación administrativa en favor de la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAUCA**, identificada con NIT 900651524-5, por la infracción del artículo 46 del Decreto 2153 de 1992, el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992 y el artículo 1 de la Ley 155 de 1959, en los términos establecidos en la parte considerativa de la presente Resolución.

ARTÍCULO NOVENO: ARCHIVAR la presente actuación administrativa en favor de **ÁLVARO DARÍO SANÍN CALAD**, identificado con cédula de ciudadanía No. 8.288.602; **HÉCTOR MAURICIO REYES**, identificado con cédula de ciudadanía No. 91.267.088; y **TULIO ENRIQUE PRADO CERÓN**, identificado con cédula de ciudadanía No. 10.541.582, por la infracción del artículo 46 del Decreto 2153 de 1992, el numeral 2 del artículo 48 del Decreto 2153 de 1992 y el artículo 1 de la Ley 155 de 1959, en los términos establecidos en la parte considerativa de la presente Resolución.

ARTÍCULO DÉCIMO: NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente Resolución a la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS ACC EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA ATC**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOGOTÁ CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE DEL CAUCA EN LIQUIDACIÓN**, la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO**, y la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL IPIALES**, así como a **LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA**, **JUAN CARLOS MORENO PÉREZ**, **GUILLERMO CHICA RIVERA**, **ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA**, **DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA**, **OLIVIA ELENA RENDÓN RESTREPO**, **WEIMAR VALLEJO ARIAS**, **JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA**, **JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR**, **GUSTAVO MONTOYA URREGO**, **PEDRO ANTONIO AGUILAR**

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

RODRÍGUEZ, OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA, JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ, JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO, JORGE ANDRÉS CHARFUELAN MORENO, JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO, GUSTAVO BETANCOURT PRADA, OLGA PIEDAD SUA VANEGAS, JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO, JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID, JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR, JOSÉ IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES, WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA, ELIZABETH GUERRA RICO, ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO, ALBERTO ARANGO PERDOMO, TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA, OCTAVIO FIERRO POLANCO, HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO, DAIRO MURILLO CHALARCA y PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO, entregándoles copia de la misma e informándoles que en su contra procede recurso de reposición ante el Superintendente de Industria y Comercio, que se podrá interponer dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: COMUNICAR el contenido de la presente Resolución a la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAUCA, ÁLVARO DARÍO SANÍN CALAD, HÉCTOR MAURICIO REYES y TULIO ENRIQUE PRADO CERÓN, entregándoles copia de la misma.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: RECHAZAR las solicitudes de nulidad propuestas por los investigados de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta Resolución.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: Una vez en firme la presente decisión, **PUBLÍQUESE** en la página web de la Entidad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 1340 de 2009, modificado por el artículo 156 del Decreto 19 de 2012.

NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los **27 SEP 2018**

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO


ANDRÉS BARRETO GONZÁLEZ

NOTIFICAR:

ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA ATC
NIT 800089492-5
Carrera 65 # 8B - 91, Oficina 408
Teléfono: (4) 4480102
Medellín - Antioquia
Correo electrónico: info@atc.com.co; atc@atc.com.co

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS ACC
NIT 830023807-7
Carrera 97 # 16D-27, piso 2
Bogotá, D.C.
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; accundinamarca@hotmail.com

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL ANTIOQUIA - CHOCÓ
NIT 900427565-8
Carrera 42 No. 24 - 96 Oficina 105
Itagüí - Antioquia
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com, seccionalantioquia@acccamioneros.com

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL QUINDÍO
NIT 901006672-5
Calle 51A # 12-24, Local 7, Centro Comercial La Castilla
Armenia - Quindío
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; accquin@live.com

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL SANTA MARTA EN LIQUIDACIÓN
NIT 900341359-6
Mirador del Arahuaco C 2 Sector Bello Horizonte
Santa Marta - Magdalena
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; acc.hectormauricioreyes@hotmail.com

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL HUILA

NIT 900245731-2
Carrera 6 # 2-13
Pitalito - Huila
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOGOTÁ-CUNDINAMARCA EN LIQUIDACIÓN

NIT 900107138-3
Carrera 97 # 16D-27, Piso 2
Bogotá D.C.
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; mariancuervoacc@hotmail.com

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAQUETÁ EN LIQUIDACIÓN

NIT 900075990-3
Diagonal 22 Calle 21 # 104, Barrio TORASSO
Florencia - Caquetá
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL TOLIMA EN LIQUIDACIÓN

NIT 809010253-4
Calle 59-60, KM 2 Vía Bogotá, Zona Industrial Papayo Estación Las Palmeras LC 3
Ibagué - Tolima
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL RISARALDA

NIT 900327209-1
Calle 25 # 16-37 B
Dos quebradas - Risaralda
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE

NIT 900144519-3
Carrera 12 A # 15A -01
Yumbo - Valle del Cauca
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL VALLE DEL CAUCA EN LIQUIDACIÓN

NIT 900114617-9
Autopista Cali-Yumbo, Glorieta Aeropuerto CENCAR, Oficina A1-201
Yumbo - Valle del Cauca
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; acc_cali@hotmail.com

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL PASTO

NIT 900212395-9
Carrera 22d # 2-21, Capusigra
Pasto - Nariño
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; accpasto@hotmail.com

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL BOYACÁ**JORGE ANDRÉS CHARFUELÁN MORENO****ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONES SECCIONAL IPIALES**

Apoderado
ÓSCAR EMILIO TAPIA VELA
C.C. 6.382.388
T.P. 165.182 del CSJ
Urbanización Niza 1 Manzana C Casa 8
Pasto - Nariño
Correo electrónico: tapiabogados@hotmail.com; caosrojo@hotmail.com

JUAN DAVID ZULUAGA SALAZAR

C.C. 15.444.941

GUSTAVO MONTOYA URREGO

C.C. 70.074.604

OLIVIA ELENA RENDON RESTREPO

C.C. 43.064.280

WEIMAR VALLEJO ARIAS

C.C. 15.432.590

LUIS ORLANDO RAMÍREZ VALENCIA

C.C. 71.595.264

JUAN CARLOS MORENO PÉREZ

C.C. 71.672.034

GUILLERMO CHICA RIVERA

C.C. 70.094.698

DAYRON DE JESÚS GÓMEZ MEJÍA

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

C.C. 70.054.404

JOSÉ JESÚS JIMÉNEZ URREA

C.C. 645.560

Apoderado

SEBASTIÁN SANDOVAL PÉREZ

C.C. 71.362.856

T.P. 188.657 del CSJ

Calle 49 # 50-21, Oficina 2603, Edificio del Café

Medellín – Antioquia

Correo electrónico: sebastian.sandoval@ruhe.com.co

PEDRO ANTONIO AGUILAR RODRÍGUEZ

C.C. 16.628.950

Número único INPEC: 951.364

CÁRCEL Y PENITENCIARÍA DE MEDIA SEGURIDAD DE BOGOTÁ "LA MODELO"

EC BOGOTÁ

Carrera 56 # 18A - 47

Bogotá D.C. – Colombia

ALEJANDRA BAQUERO GARCÍA

C.C. 42.875.484

Carrera 65 # 8B – 91, Oficina 408

Teléfono: (4) 4480102

Medellín – Antioquia

Correo electrónico: info@atc.com.co; atc@atc.com.co

JUAN CARLOS BOBADILLA DÍAZ

C.C. 79.660.088

Carrera 97 # 16D-27, Piso 2

Bogotá D.C.

Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; mariancuervoacc@hotmail.com

OMAR DE JESÚS VILLEGAS QUINTANA

C.C. 8.248.044

Carrera 42 No. 24 - 96 Oficina 105

Itagüí - Antioquia

Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com, seccionalantioquia@acc camioneros.com

JUAN JAVIER AMAYA GRIMALDO

C.C. 14.211.208

Calle 59-60, KM 2 Vía Bogotá, Zona Industrial Papayo Estación Las Palmeras LC 3

Ibagué – Tolima

Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

JAVIER DARÍO LEAL MARIÑO

C.C. 79.146.226

Carrera 97 # 16D-27, Piso 2

Bogotá D.C.

Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; mariancuervoacc@hotmail.com

GUSTAVO BETANCOURT PRADA

C.C. 13.924.140

Calle 17 # 13-35 Oficina 001

Barranquilla – Atlántico

Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

OLGA PIEDAD SUA VANEGAS

C.C. 51.727.046

Calle 17 # 13-35 Oficina 001

Barranquilla – Atlántico

Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

JOSÉ ORLANDO CASTELLANOS BUENO

C.C. 91.203.053

Carrera 97 # 16D-27, Piso 2

Bogotá D.C.

Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

JUAN GABRIEL MARÍN CADAVID

C.C. 10.066.038

Calle 25 # 16-37 B

Dos quebradas – Risaralda

Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

JUAN PABLO MARTÍNEZ SALAZAR

C.C. 18.505.392
Calle 25 # 16-37 B
Dos quebradas – Risaralda
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

JOSE IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES

C.C. 16.636.406
Carrera 12 A # 15A -01
Yumbo – Valle del Cauca
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

WILLIAM HERNÁN CHANTRE MANCERA

C.C. 10.660.606
Autopista Cali-Yumbo, Glorieta Aeropuerto CENCAR, Oficina A1-201
Yumbo – Valle del Cauca
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; acc_cali@hotmail.com

ELIZABETH GUERRA RICO

C.C. 42.790.792
Carrera 42 No. 24 - 96 Oficina 105
Itagüí - Antioquia
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com, seccionalantioquia@acc camioneros.com

ÓSCAR ALFREDO VILLOTA JURADO

C.C. 13.010.019
Avenida Panamericana # 14-22
IpiALES - Nariño
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; accipiales@hotmail.com

ALBERTO ARANGO PERDOMO

C.C. 14.442.737
Calle 51A # 12-24, Local 7, Centro Comercial La Castilla
Armenia – Quindío
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; accquin@live.com

TOMÁS DE JESÚS PRADA MORA

C.C. 17.321.866
Carrera 97 # 16D-27, piso 2
Bogotá, D.C.
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; accundinamarca@hotmail.com

OCTAVIO FIERRO POLANCO

C.C. 14.952.874
Carrera 97 # 16D-27, piso 2
Bogotá, D.C.
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; accundinamarca@hotmail.com

HÉCTOR ALFONSO MEDRANO SOLANO

C.C. 74.369.367
Carrera 42 # 13-66, Oficina 202
Duitama, Boyacá
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; accboyaca@yahoo.es

DAIRO MURILLO CHALARCA

C.C. 60.124.416
Diagonal 22 Calle 21 # 104, Barrio TORASSO
Florencia – Caquetá
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

PEDRO ANIBAL ACHURY QUINTERO

C.C. 17.621.683
Carrera 6 # 2-13
Pitalito - Huila
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com

COMUNICAR:**HÉCTOR MAURICIO REYES**

C.C. 91.267.088
Mirador del Arahuaco C 2 Sector Bello Horizonte
Santa Marta – Magdalena
Correo electrónico: acc_financiera@hotmail.com; acc.hectormauricioreyes@hotmail.com

"Por la cual se imponen unas sanciones por infracciones del régimen de protección de la competencia y se adoptan otras disposiciones"

ÁLVARO DARÍO SANÍN CALAD

C.C. 8.288.602

Apoderado

SEBASTIÁN SANDOVAL PÉREZ

C.C. 71.362.856

T.P. 188.657 del CSJ

Calle 49 # 50-21 Oficina 2603 Edificio del Café

Medellín – Antioquia

Correo electrónico: sebastian.sandoval@ruhe.com.co

TULIO ENRIQUE PRADO CERÓN

C.C. 10.541.582

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS SECCIONAL CAUCA

NIT 900651524-5

Apoderado

JOSÉ RAMON CERÓN RÍOS

C.C. 1.026.263.833

T.P. 238.037 del C.S. de la J.

Carrera 2E # 4-23

Popayán – Cauca

Correo electrónico: jose_102626@hotmail.com; cevpabogados@unicauca.edu.co