



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Expediente 004-2016/CLC

## Resolución 024-2018/CLC-INDECOPI

20 de abril de 2018

### VISTOS:

La Resolución 057-2016/ST-CLC-INDECOPI del 26 de diciembre de 2016 (en adelante, la Resolución de Inicio), mediante la cual la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Secretaría Técnica) resolvió iniciar de oficio un procedimiento administrativo sancionador contra Empresa de Transportes Texas S.A.C., Transportes Rojas S.R.L., Empresa de Transportes Melendez S.R.L., Empresa de Transportes y Servicios Múltiples Unión S.R.L. y Corporación Claudimar S.A.C., por la presunta realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada del precio del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa, en la región Cajamarca, desde octubre de 2014; los descargos a la Resolución de Inicio; el Informe Técnico 001-2018/ST-CLC-INDECOPI del 22 de enero de 2018 (en adelante, el Informe Técnico), elaborado por la Secretaría Técnica; los escritos de alegatos al Informe Técnico; la audiencia de Informe Oral llevada a cabo el 23 de marzo de 2018; y, las demás actuaciones del procedimiento.

### CONSIDERANDO:

#### I. ANTECEDENTES

1. Mediante Memorando 1200-2014/INDECOPI-CAJ del 28 de octubre de 2014, la Oficina Regional del Indecopi en Cajamarca (en adelante, la ORI Cajamarca) remitió a la Secretaría Técnica la denuncia informativa presentada por el señor Juan Gutiérrez Alcántara (en adelante, el Denunciante) del 17 de octubre de 2014 contra Empresa de Transportes Texas S.A.C. (en adelante, E.T. Texas), Transportes Rojas S.R.L. (en adelante, E.T. Rojas), Empresa de Transportes Melendez S.R.L. (en adelante, E.T. Melendez), Empresa de Transportes y Servicios Múltiples Unión S.R.L. (en adelante, E.T. Unión) y Corporación Claudimar S.A.C. (en adelante, C. Claudimar)<sup>1</sup>, denominadas, en conjunto, las Empresas Investigadas<sup>2</sup>; en la que informa sobre la existencia de supuestas

<sup>1</sup> El Denunciante indicó que una empresa participante del presunto acuerdo colusorio era "Mi Bus"; sin embargo, de acuerdo con la información obtenida durante la presente investigación, bajo dicha identificación se hace referencia a C. Claudimar.

<sup>2</sup> Dichas empresas se encuentran inscritas en Sunarp y Sunat con la siguiente información:

- E.T. Texas se encuentra inscrita con Partida Electrónica 11140651 del Registro de Personas Jurídicas de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) - Oficina Registral Cajamarca y se identifica con RUC 20570593111.



coordinaciones entre estas empresas con la finalidad de acordar determinadas condiciones comerciales en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa<sup>3</sup>.

Al respecto, en su escrito, el Denunciante adjuntó la fotografía de un documento titulado «Transportistas Asociados Cajabamba» que muestra una lista de precios del servicio bajo análisis (en adelante, el Documento 1), boletos de viaje de la ruta en cuestión y la firma de 133 personas que, según señaló, avalaban su denuncia.

2. Mediante Oficio 108-2014/ST-CLC-INDECOPI del 17 de noviembre de 2014, la Secretaría Técnica solicitó a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Cajamarca presentar determinada información sobre las empresas de transporte autorizadas para brindar el servicio bajo análisis<sup>4</sup>. Este requerimiento fue atendido mediante Oficio 637-2014-GR.CAJ/DRTC/DCT/DTT del 16 de diciembre de 2014<sup>5</sup>.
3. Mediante comunicación del 4 de diciembre de 2014, la ORI Cajamarca remitió a la Secretaría Técnica once (11) entrevistas realizadas a los conductores de las empresas que brindan el servicio investigado el 2 y 3 de diciembre de 2014 y la fotografía de un documento titulado «Transportistas Asociados Cajabamba» (en adelante, el Documento 2) que muestra una lista de precios en un formato similar al Documento 1<sup>6</sup>.
4. Con la finalidad de reunir mayores elementos de juicio sobre las características y el funcionamiento del servicio investigado, el 26 de agosto de 2016, la Secretaría Técnica llevó a cabo visitas de inspección en las instalaciones de E.T. Texas y E.T. Unión, durante las cuales se realizaron las siguientes entrevistas:
  - En las instalaciones de E.T. Texas se entrevistó al Gerente General de la empresa, el señor Jhonson Oswaldo Mendoza Romero<sup>7</sup>, identificado con DNI 19560937.

- 
- E.T. Rojas se encuentra inscrita con Partida Electrónica 02057072 del Registro de Personas Jurídicas de SUNARP - Oficina Registral Cajamarca y se identifica con RUC 20453601138.
  - E.T. Melendez se encuentra inscrita con Partida Electrónica 11124730 del Registro de Personas Jurídicas de SUNARP - Oficina Registral Cajamarca y se identifica con RUC 20491824817.
  - E.T. Unión se encuentra inscrita con Partida Electrónica 02058543 del Registro de Personas Jurídicas de SUNARP - Oficina Registral Cajamarca y se identifica con RUC 20368844102.
  - C. Claudimar se encuentra inscrita con Partida Electrónica 11154799 del Registro de Personas Jurídicas de SUNARP - Oficina Registral Cajamarca y se identifica con RUC 20481659079.

<sup>3</sup> En particular, el Denunciante señaló que las Empresas Investigadas habrían acordado el incremento del precio del pasaje y el establecimiento de horarios de funcionamiento en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa.

<sup>4</sup> Específicamente, se solicitó presentar una lista de todas las empresas que se encontraban autorizadas a brindar el servicio de transporte público de pasajeros en la ruta investigada, señalando su denominación o razón social, el RUC, representante legal, domicilio fiscal, rutas autorizadas, entre otra información.

<sup>5</sup> Al respecto, se adjuntó el Informe Legal 36-2014-GR-CAJ/DRTC del 11 de diciembre de 2014, elaborado por la Dirección de Circulación Terrestre del Gobierno Regional de Cajamarca.

<sup>6</sup> Esta información fue remitida nuevamente por la ORI Cajamarca mediante Memorando 619-2015/INDECOPI-CAJ del 26 de junio de 2015.

<sup>7</sup> De acuerdo con la Partida 11140651 y número de asiento A00001 del Registro de Personas Jurídicas de SUNARP - Oficina Registral Cajamarca.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

- En las instalaciones de E.T. Unión se entrevistó al señor Demetrio Lozano Rodríguez, identificado con DNI 26611629 y accionista mayoritario de la empresa<sup>8</sup>, y al señor Wilder Lozano Pérez, identificado con DNI 44116492.

Cabe indicar que estas diligencias fueron realizadas de acuerdo con lo indicado en las Cartas 553 y 556-2016/ST-CLC-INDECOPI.

Asimismo, el 1 de diciembre de 2016, se entrevistó al señor Wilder Melendez Castañeda (en adelante, el señor Melendez), identificado con DNI 26956327, quién ejercía el cargo de Gerente Administrativo de E.T. Melendez.

5. Mediante Cartas 671, 672, 673 y 674-2016/ST-CLC-INDECOPI del 22 de setiembre de 2016, la Secretaría Técnica requirió a E.T. Texas, E.T. Unión, E.T. Rojas y E.T. Melendez determinada información sobre el servicio de transporte de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa<sup>9</sup>. Al respecto, E.T. Unión atendió dicho requerimiento el 10 de octubre de 2016, E.T. Melendez el 12 de octubre de 2016 y E.T. Rojas el 12 de octubre, 24 de noviembre y 1 de diciembre de 2016.
6. Mediante la Resolución de Inicio del 26 de diciembre de 2016, la Secretaría Técnica decidió iniciar un procedimiento administrativo sancionador contra las Empresas Investigadas por la presunta realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada del precio del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa, en la región Cajamarca.
7. Mediante escrito de 19 de abril de 2017, E.T. Unión presentó sus descargos a la Resolución de Inicio, solicitando que se declare su nulidad en tanto que esta no habría sido motivada adecuadamente.
8. Mediante Cartas 925, 926, 927, 929 y 933-2017/ST-CLC -INDECOPI del 19 y 20 de octubre de 2017, la Secretaría Técnica solicitó a E.T. Texas, E.T. Unión, E.T. Rojas, E.T. Melendez y C. Claudimar, respectivamente, que presenten determinada información relacionada con el servicio bajo análisis. Al respecto, mediante escrito del 6 de noviembre de 2017, E.T. Rojas atendió dicho requerimiento de información<sup>10</sup>.
9. Mediante Oficio 098-2017/ST-CLC-INDECOPI del 13 de noviembre de 2017, la Secretaría Técnica requirió determinada información sobre el servicio en cuestión al Gobierno Regional de Cajamarca. Al respecto, mediante Oficio 531-2017-GR-CAJ/DRTC/DCT/DTT del 22 de noviembre de 2017, el Gobierno Regional de Cajamarca dio respuesta a dicho requerimiento de información.

<sup>8</sup> De acuerdo con la Partida 02058543 y número de asiento B00003 del Registro de Personas Jurídicas de SUNARP - Oficina Registral Cajamarca. Según dicho documento, el señor Demetrio Lozano tiene el 81,28% del capital social de E.T. Unión.

<sup>9</sup> Mediante Cartas 870 y 871-2016/ST-CLC-INDECOPI del 9 de noviembre de 2016, la Secretaría Técnica reiteró el requerimiento de información a E.T. Rojas y E.T. Texas, respectivamente.

<sup>10</sup> Mediante Cartas 1026, 1027 y 1029-2017/ST-CLC -INDECOPI del 8 y 10 de noviembre de 2017, la Secretaría Técnica reiteró el requerimiento de información a E.T. Texas, E.T. Unión y E.T. Melendez, respectivamente, sin obtener respuesta hasta la fecha.



10. Mediante escrito de 20 de diciembre de 2017, E.T. Rojas presentó sus descargos a la Resolución de Inicio, solicitando que se declare su nulidad en tanto que esta no habría sido motivada adecuadamente.
11. Mediante el Informe Técnico del 22 de enero de 2018, la Secretaría Técnica recomendó a la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Comisión) lo siguiente:
  - (i) *Declarar que E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Melendez, E.T. Unión y C. Claudimar realizaron prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada del precio del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa, en la región Cajamarca, entre octubre de 2014 y marzo de 2015.*
  - (ii) *Sancionar a E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Melendez, E.T. Unión y C. Claudimar con multas individuales de treinta y tres y veintinueve centésimas (33,29) de UIT, dieciséis y ocho centésimas (16,08) de UIT, ochenta y ocho y cincuenta centésimas (88,50) de UIT, dieciséis y treinta y seis centésimas (16,36) de UIT y dieciséis y ocho centésimas (16,08) de UIT, respectivamente, las cuales resultan proporcionales a la gravedad de la infracción detectada.*
12. Mediante escritos del 27 de febrero de 2018, E.T. Unión y E.T. Melendez, presentaron sus alegatos al Informe Técnico, en los cuales cuestionaron aspectos relacionados con el cálculo de la multa efectuado por la Secretaría Técnica.
13. El 23 de marzo de 2018 se realizó la audiencia de Informe Oral, donde hicieron uso de la palabra: (i) el representante de E.T. Unión, (ii) el representante de E.T. Rojas y (iii) el representante de E.T. Melendez. A esta audiencia no se personaron E.T. Texas ni C. Claudimar.

## II. CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

14. El presente pronunciamiento tiene por objeto determinar si E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Melendez, E.T. Unión y C. Claudimar realizaron prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada del precio del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa, en la región Cajamarca, entre octubre de 2014 y diciembre de 2016<sup>11</sup>.

## III. MARCO CONCEPTUAL

### 3.1 Prácticas colusorias horizontales: acuerdos y prácticas concertadas

15. Las prácticas colusorias horizontales se encuentran tipificadas como conductas anticompetitivas en los artículos 1 y 11 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> El período investigado comprende hasta la fecha de la Resolución de Inicio.

<sup>12</sup> Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada mediante Decreto Legislativo 1034 y modificada mediante Decreto Legislativo 1205  
Artículo 1.- Finalidad de la presente Ley.-



16. Este tipo de prácticas son aquellas realizadas entre agentes económicos que participan en el mismo nivel de una cadena de producción, distribución o comercialización y que normalmente compiten entre sí respecto de precios, producción, mercados y clientes<sup>13</sup>, con el objeto de eliminar, restringir o limitar la competencia en detrimento de los consumidores, de otros competidores, de los clientes o de los proveedores.
17. Como resultado de ello, podría producirse un incremento de precios o una reducción de la producción, de manera artificial, al margen de los mecanismos del mercado. Estas conductas se consideran socialmente perjudiciales porque, normalmente, tienen como consecuencia una limitación de las opciones del consumidor, una asignación ineficiente de recursos, o incluso una combinación de ambas. Por tal motivo, la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas considera estas conductas como ilícitas.
18. En toda práctica colusoria horizontal existe un elemento esencial, a saber, una conducta coordinada con el objeto o efecto de eliminar, restringir o limitar la competencia. Sin embargo, la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas hace referencia a diversas formas de materializar estas conductas, entre las que se aprecian los acuerdos y las prácticas concertadas.
19. Se entiende por acuerdo que restringe la competencia, todo concierto de voluntades mediante el cual varios agentes económicos independientes se comprometen a realizar una conducta que tiene por objeto o efecto restringir la competencia.
20. Por otra parte, en diversa literatura legal y económica y decisiones de agencias de competencia en el mundo, se ha utilizado el término "prácticas concertadas" para designar a un tipo especial de acuerdo: aquellos que no pueden demostrarse a través de pruebas directas, pero que, a partir del uso de indicios y presunciones, pueden inferirse como única explicación razonable.

---

La presente Ley prohíbe y sanciona las conductas anticompetitivas con la finalidad de promover la eficiencia económica en los mercados para el bienestar de los consumidores.

**Artículo 11.- Prácticas colatorias horizontales.-**

11.1. Se entiende por prácticas colatorias horizontales los acuerdos, decisiones, recomendaciones o prácticas concertadas realizadas por agentes económicos competidores entre sí que tengan por objeto o efecto restringir, impedir o falsear la libre competencia, tales como:

(a) La fijación concertada, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio;

(...)

11.2. Constituyen prohibiciones absolutas las prácticas colatorias horizontales inter marca que no sean complementarias o accesorias a otros acuerdos lícitos y que tengan por objeto:

a) Fijar precios u otras condiciones comerciales o de servicio;

b) Limitar la producción o las ventas, en particular por medio de cuotas;

c) El reparto de clientes, proveedores o zonas geográficas; o,

d) Establecer posturas o abstenciones en licitaciones, concursos u otra forma de contratación o adquisición pública prevista en la legislación pertinente, así como en subastas públicas y remates.

11.3. Las prácticas colatorias horizontales distintas a las señaladas en el numeral 11.2 precedente constituyen prohibiciones relativas.

<sup>13</sup> A diferencia de las prácticas colatorias verticales, realizadas por agentes que operan en planos distintos de la cadena de producción, distribución o comercialización.



21. Así, por ejemplo, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas<sup>14</sup> definió a las prácticas concertadas como:

*"[U]na forma de coordinación entre agentes económicos en el cual, sin que un acuerdo formal haya sido necesariamente concluido entre ellos, existe un nivel de cooperación práctica entre ellos que sustituye conscientemente los riesgos inherentes al proceso competitivo"*<sup>15</sup>.

22. En este tipo de conductas, el uso de indicios y presunciones resulta relevante para demostrar la existencia de una "voluntad común" entre competidores destinada a restringir o afectar el proceso competitivo; dada la ausencia de una prueba directa.
23. De otro lado, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas también ha establecido que no es necesario caracterizar a las conductas investigadas en todos los casos, como acuerdos o prácticas concertadas<sup>16</sup>, debido a que ambos conceptos "recogen formas de colusión que tienen la misma naturaleza y solo pueden distinguirse entre sí por su intensidad y por las formas en que estos se manifiestan en la realidad".

### 3.2 La fijación concertada de precios: cárteles

24. El artículo 11.1. inciso a) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas señala que, sea directa o indirecta, toda fijación concertada de precios realizada por dos o más competidores constituye una práctica colusoria horizontal:

*11.1. Se entiende por prácticas colusorias horizontales los acuerdos, decisiones, recomendaciones o prácticas concertadas realizadas por agentes económicos competidores entre sí que tengan por objeto o efecto restringir, impedir o falsear la libre competencia, tales como:*

*(a) La fijación concertada, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio.*

25. Al respecto, es importante precisar que no resulta necesario formular distinción entre hipótesis de fijación "directa" e "indirecta" de precios. Como ha señalado esta Comisión en anteriores oportunidades, la mención en el artículo 11.1 tiene por único objetivo que los administrados reconozcan que la fijación de precios resulta sancionable independientemente del mecanismo utilizado, en la medida que una restricción en una variable competitiva esencial como el precio puede ser alcanzada por diversas vías, igualmente reprochables<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Denominado desde el 2009 como "Tribunal de Justicia de la Unión Europea", a raíz de la reforma introducida por el Tratado de Lisboa (que modificó varios aspectos del Tratado de la Unión Europea y del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea) del 2007.

<sup>15</sup> Traducción libre de: "(...) a form of co-ordination between undertakings which, without having reached the stage where an agreement properly so called has been concluded, knowingly substitutes practical co-operation between them for the risks of competition". En: Caso 48/69, *ICI v Commission* (también conocido como "Dyestuffs") [1972] ECR 619, párrafo 64.

<sup>16</sup> Ver: Casos acumulados T-305/94 y otros, *NV Limburgse Vinyl Maatschappij v Commission* [1999], párrafos 695 a 699; Caso C-49/92 P, *Commission v Anic Participazioni SpA* [1999], párrafos 132 y 133, Caso C-74/04 P, *Commission v Volkswagen AG* [2006], párrafo 37 y Caso C-08/08, *T-Mobile Netherlands* y otros [2009], párrafo 23.

<sup>17</sup> Ver Resolución 019-2016/CLC-INDECOPI del 10 de febrero de 2016, sobre una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo de fijación de precios en el mercado de servicios de hemodiálisis.



26. En ese sentido, conforme al artículo 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas corresponderá sancionar como prohibiciones absolutas aquellos acuerdos entre competidores independientes que restrinjan la competencia en precios (u otras condiciones comerciales o de servicio) bajo cualquier esquema o mecanismo concertado<sup>18</sup>.

De hecho, es posible que, para limitar su detección, los cárteles adopten formas de determinar los precios distintas al incremento coordinado del precio final a sus clientes. Así, el Departamento de Justicia de los Estados Unidos reconoce como esquemas comunes de fijación de precios, entre otros<sup>19</sup>:

- La fijación o adhesión a un descuento coordinado.
- El acuerdo para mantener los precios vigentes.
- Las coordinaciones para eliminar o reducir descuentos.
- La adopción coordinada de una fórmula para determinar los precios.
- La coordinación sobre diferenciales de precios entre productos de distinto tipo o tamaño o en cantidades distintas.

27. Bajo este contexto, la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas sanciona toda forma de concertación de precios, lo cual involucra tanto la determinación coordinada y expresa de un precio, como todas aquellas otras formas de concertación que influyen o puedan influir de manera decisiva sobre el precio al que los bienes o servicios son ofrecidos en el mercado. Lo esencial en el análisis de la conducta investigada consistirá en determinar si existió o no independencia en la formación y determinación de precios por parte de los agentes investigados.

### 3.3 Medios probatorios en el marco de procedimientos administrativos de investigación y sanción de conductas anticompetitivas

28. Como en todo procedimiento administrativo sancionador, las partes cuentan con el derecho a la presunción de inocencia o presunción de licitud<sup>20</sup>; por el cual se presume que los administrados han actuado conforme al ordenamiento jurídico, a menos que se pruebe lo contrario. La carga de la prueba de los hechos ilícitos recae en la administración y no en los imputados<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> Así, por ejemplo, la Comisión ha sancionado acuerdos que restringen la competencia bajo la hipótesis de fijación de precios mínimos (véase la Resolución 009-2008/CLC, sobre concertación de primas y deducibles mínimos del SOAT, confirmada mediante Resolución 0857-2014/SDC-INDECOPI) y acuerdos sobre valores referenciales en el marco de concursos públicos (Resolución 019-2016/CLC-INDECOPI).

<sup>19</sup> United States Department of Justice (25 de junio de 2015) "Price Fixing, Bid Rigging, and Market Allocation Schemes: What They Are and What to Look For". Ver: <https://www.justice.gov/atr/price-fixing-bid-rigging-and-market-allocation-schemes>. (Última consulta: 12 de abril de 2018).

<sup>20</sup> Derecho fundamental previsto en el artículo 2, numeral 24, literal e) de la Constitución Política del Perú. Asimismo, el artículo 246 de la LPAG recoge, entre otros, el Principio de Presunción de Licitud, a manera de manifestación en sede administrativa del derecho a la presunción de inocencia, a partir del cual se deriva que es deber de las entidades públicas presumir que los administrados han actuado conforme a los deberes legales previstos en el ordenamiento, a menos que cuenten con evidencia que compruebe lo contrario.

<sup>21</sup> Sobre el particular, véase la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente 01768-2009-PA/TC del 2 de junio de 2010. "5. Se ha señalado en anterior oportunidad (cf. STC 0618-2005-PHC/TC, fundamentos 21 y 22) que el derecho fundamental a la presunción de inocencia, en tanto que presunción iuris tantum, implica que "(...) a todo procesado se le considera inocente mientras no se pruebe su culpabilidad: vale decir, hasta que no se exhiba prueba en contrario. Rige desde el momento en que se imputa a alguien la comisión de un delito, quedando el acusado en condición de sospechoso durante toda la tramitación del proceso, hasta que se expida

29. El derecho a la presunción de inocencia, sin embargo, no supone para la Administración bajo ningún supuesto una barrera infranqueable que reste todo tipo de efectividad al ordenamiento de libre competencia, y con ello la posibilidad de la autoridad de velar por un mercado competitivo. En tal sentido, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en el Asunto C-74/14, hace referencia al denominado "principio de efectividad"<sup>22</sup>:

*"El principio de efectividad exige no obstante que las normas nacionales que regulen la valoración de las pruebas y el nivel de prueba requerido no deben hacer prácticamente imposible o excesivamente difícil la aplicación de las normas de competencia de la Unión y, en particular, no deben menoscabar la aplicación efectiva de los artículos 101 TFUE y 102 TFUE (...)"*

30. Por ello, es importante definir cómo debe valorar las pruebas una autoridad al momento del juzgamiento de casos de colusión. En primer término, debe reconocerse que las infracciones a las normas de libre competencia constituyen ilícitos de índole administrativo y, en esa línea, no resulta necesario aplicar el mismo estándar de prueba de los procedimientos penales; considerablemente elevado en razón de la gravedad de las sanciones a aplicar<sup>23</sup>. Incluso, no debe perderse de vista que cada infracción administrativa supone un estándar probatorio particular en función a la naturaleza de cada una de estas infracciones<sup>24</sup>.

la sentencia definitiva". De igual forma, se ha dicho (vid. STC 2915-2004-PHC/TC, fundamento 12) que "la presunción de inocencia se mantiene 'viva' en el proceso penal siempre que no exista una sentencia judicial que, como corolario del cauce investigatorio llevado a cabo con las garantías inherentes al debido proceso, logre desvirtuarla (...)". 6. En cuanto a su contenido, se ha considerado que el derecho a la presunción de inocencia (cf. STC 0618-2005-PHC/TC, fundamento 22) comprende: "(...) el principio de libre valoración de la prueba en el proceso penal que corresponde actuar a los Jueces y Tribunales; que la sentencia condenatoria se fundamente en auténticos hechos de prueba, y que la actividad probatoria sea suficiente para generar en el Tribunal la evidencia de la existencia no sólo del hecho punible, sino también la responsabilidad penal que en él tuvo el acusado y así desvirtuar la presunción".

<sup>22</sup> Pronunciamiento de fecha 21 de enero de 2016, resultado de una petición de decisión prejudicial que tiene por objeto la interpretación del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

<sup>23</sup> Sobre ello, véase: OECD, *Prosecuting cartels without direct evidence*. Executive summary by the Secretariat. 2006. página 10. "En la mayoría de los países, los cárteles (y otras violaciones de la ley de competencia) son procesados administrativamente. Las principales sanciones administrativas que se aplican a esta conducta son multas, por lo general solo se evalúan contra organizaciones, pero a veces contra personas físicas, y se disponen órdenes de reparación. En una minoría de países, pero en crecimiento, los cárteles son enjuiciados penalmente. En la mayoría de los casos, la carga de la prueba que enfrenta la agencia de competencia es más alta en un caso criminal. El resultado es que generalmente es más importante que se genere evidencia directa del acuerdo en estos casos. Los Estados Unidos han utilizado durante mucho tiempo el proceso penal en los casos de cártel enjuiciados por el gobierno, y prácticamente todos sus casos se basan en pruebas directas. Aun así, la evidencia circunstancial es admisible y útil en ese país y en cualquier otro lugar".

Traducción libre de: "In most countries, cartels (and other violations of the competition law) are prosecuted administratively. The principle administrative sanctions applied to this conduct are fines, usually only assessed against organisations but sometimes against natural persons, and remedial orders. In a minority of countries, but a growing one, cartels are prosecuted criminally. In most instances the burden of proof facing the competition agency is higher in a criminal case. The result is that it is usually more important that direct evidence of agreement be generated in these cases. The United States has long used the criminal process in the cartel cases prosecuted by the government, and virtually all of its cases are built on direct evidence. Still, circumstantial evidence is admissible, and useful, in that country and elsewhere."

<sup>24</sup> "Por ello, el valor o el sentido de la prueba en el procedimiento administrativo puede variar según el procedimiento de que se trate, debiendo tener presentes algunas singularidades en el caso de procedimientos sancionadores o, incluso, en los que se ejerza la potestad disciplinaria frente a los funcionarios (...)". OCHOA MONZÓ, Josep. "Notas sobre la prueba en el Procedimiento Administrativo Español y su reflejo en el Derecho Peruano". En: *Revista de Derecho Administrativo*. Número 1, año I, marzo 2006. página 113.



31. Las infracciones en materia de libre competencia, en particular los cárteles, se caracterizan por su secretismo, clandestinidad y la eliminación o a veces inexistencia de evidencia, lo cual determina la complejidad y particularidad de la probanza de este tipo de infracciones.
32. En efecto, en los casos de colusión, la autoridad de competencia se encuentra en la necesidad de acreditar la ocurrencia de actos que suelen ser formados y conducidos en secreto por sus participantes, toda vez que, al ser conscientes de la ilegalidad de estos y de la oposición que generaría en sus clientes su conocimiento, las empresas involucradas suelen desenvolverse de tal manera que dificultan la detección de la conducta investigada, reduciendo la cantidad de documentación que puede ser recabada por la autoridad. Es así que la mayoría de estrategias anticompetitivas y coordinaciones no son realizadas o plasmadas en medios escritos, o en general registradas, evitando con ello la generación de documentos inculpatorios, de ahí el carácter fragmentario de la información que suele recabarse sobre este tipo de prácticas.
33. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) reconoce esta situación al señalar que: *"los cárteles plantean un problema especial a las autoridades de competencia, ya que ellos operan en secreto y sus miembros usualmente no cooperan en las investigaciones que sobre sus acciones llevan a cabo las autoridades"*<sup>25</sup>.
34. Asimismo, se ha logrado afirmar que la principal dificultad de la probanza de un cártel es el monopolio de la evidencia por parte de los infractores:

*"(...) Más bien, es la inaccesibilidad de las pruebas incriminatorias lo que caracteriza a un cártel. El carácter clandestino de los cárteles otorga a los participantes en el cártel un monopolio (frente a las agencias de competencia) con respecto a la posesión de tal evidencia. Además de esto, especialmente en vista de los crecientes avances tecnológicos hoy en día, la detección/obtención de pruebas se ha dificultado, mientras que los cartelistas conservan el control total sobre su existencia y su eliminación. Además, independientemente de su carácter clandestino, los cárteles son difíciles de probar debido a sus características variables y mutantes. Los cárteles pueden ser evidentemente complejos en el sentido de que la duración e intensidad de la participación y la conducta anticompetitiva en el mercado de cada empresa individual pueden variar y adoptar diferentes formas. Estas características específicas imponen un umbral casi insuperable para que las autoridades de competencia prueben en detalle una infracción y puedan imponer una sanción apropiada que refleje la participación real de los cartelistas"*<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Traducción libre de: "Cartels pose a special problem for enforcers because they operate in secret, and their members usually do not co-operate with investigations of their conduct". En: OCDE, *Prosecuting Cartels without Direct Evidence*, setiembre de 2006, p. 18.  
Disponible en: <http://www.oecd.org/daf/competition/prosecutionandlawenforcement/37391162.pdf>. (Última consulta: 12 de abril de 2018).

<sup>26</sup> Traducción libre de: "Rather, it is the inaccessibility of incriminating evidence that characterises a cartel. The clandestine character of cartels grants cartel participants a monopoly (over competition enforcers) regarding the possession of such evidence. On top of this, especially in view of today's increasing technological advancements, evidence detection is hardened and cartelists remain in full control over its existence and its elimination. Moreover, irrespective of their clandestine character, cartels are difficult to prove due to their varying and mutating characteristics. Cartels can be evidentially complex in the sense that the duration and intensity of participation and the subsequent anti-competitive conduct on the market of each individual undertaking may vary and take different forms. These specificities impose a near unbearable threshold for competition authorities to prove in detail an infringement, let aside to impose an appropriate sanction reflecting the cartelists' real participation".

35. De igual modo, a nivel jurisprudencial, el Tribunal General de la Unión Europea ha señalado lo siguiente:

*"En cuanto a la suficiencia de estas pruebas para demostrar la infracción imputada a la demandante [cártel], con su duración, procede recordar que es habitual que las actividades que comportan las prácticas y acuerdos contrarios a la competencia se desarrollen clandestinamente, que las reuniones se celebren en secreto, a menudo en un Estado tercero, y que la documentación al respecto se reduzca al mínimo<sup>27</sup>.*

36. Tal como se puede apreciar, este tipo de conductas se caracterizan por su secretismo y clandestinidad, lo que determina la reducción de la evidencia al mínimo o su eliminación, por lo que esta tendrá un carácter fragmentario y disperso, haciéndose más de una vez necesario su reconstrucción a través de deducciones<sup>28</sup>. Esta caracterización determina el estándar probatorio necesario para dar por acreditado este tipo de conductas, a fin de buscar un adecuado balance entre el derecho a la presunción de inocencia, la libre competencia y el principio de efectividad que debe regir el actuar de la agencia de competencia.
37. Por otro lado, también se deberá tomar en cuenta las diferentes características que pueden presentar los cárteles, lo que genera que en cada caso particular se pueda observar una dinámica singular. En tal sentido, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha señalado que tanto el objeto de la concertación y las circunstancias del mercado determinarán la dinámica del cártel:

*"Como con razón han señalado el Gobierno neerlandés y la Abogado General en los puntos 104 y 105 de sus conclusiones, depende del objeto de la concertación y de las correspondientes circunstancias del mercado cuántas veces, con qué frecuencia y en qué forma tienen que entrar en contacto los competidores para llegar a una concertación de su comportamiento en el mercado. En efecto, si los operadores que participan en la concertación crean un cartel con un sistema complejo y sofisticado para una concertación en relación con un gran número de aspectos de su comportamiento en el mercado, puede ser necesaria la toma de contacto regular a lo largo de un período dilatado. Por el contrario, si, como ocurre en el litigio principal, un acuerdo puntual relativo a una concertación del comportamiento en el mercado tiene por objeto un único parámetro de la*

---

SCORDAMAGLIA, Andreas. *Cartel Proof, Imputation and Sanctioning in European Competition Law: Reconciling effective enforcement and adequate protection of procedural guarantees*. En: *The Competition Law Review*. Volumen 7, número 1, diciembre 2010, pág. 7.

<sup>27</sup> Sentencia de fecha 27 de junio de 2012, Asunto T-439/07. Véase también: Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia – CNMC – recaída en el Expediente S/0471/13, Concesionarios Audi/Seat/NW de fecha 28 de mayo de 2015. *"Tal como señala la DC, al ser notorias tanto la prohibición de participar en acuerdos y prácticas contrarios a la competencia como las sanciones a las que se pueden exponer los infractores, es habitual que las actividades propias de tales prácticas y acuerdos se desarrollen con el mayor secreto posible y que la documentación al respecto se reduzca al mínimo. En este caso, de hecho, consta acreditada la mención a la conveniencia de revisar las incidencias y los informes de seguimiento en las propias reuniones del cártel, evitando su remisión vía correo electrónico. En ese mismo sentido se ha manifestado la jurisprudencia comunitaria en relación a la aplicación del artículo 101 del TFUE y la Autoridad comunitaria de Competencia"*.

<sup>28</sup> *"Aunque la Comisión descubra documentos que acrediten explícitamente un contacto ilícito entre los operadores, como las actas de una reunión, dichos documentos solo tendrán normalmente carácter fragmentario y disperso, de modo que con frecuencia resulta necesario reconstruir algunos detalles por deducción"*<sup>28</sup> [Énfasis agregado]. Sentencia del Tribunal General de 27 de junio de 2012, en el Asunto T-439/07, párrafo 134. También véanse los siguientes pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la Unión Europea: (i) Sentencia del 17 de mayo de 2013, Asuntos Acumulados T-147/09 y T-148/09, *Trelleborg Industrie v Commission* párrafo 52; y, (ii) Sentencia del 7 de enero de 2004, Asuntos acumulados C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P y C-219/00 P, *Alborg Portland y otros / Comisión*, párrafo 56.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

*competencia, una única toma de contacto entre los competidores ya puede formar la base suficiente para alcanzar el objetivo contrario a la competencia que pretenden las empresas*<sup>29</sup>.

[Énfasis agregado]

38. Estas especiales circunstancias son las que justifican una evaluación conjunta de la evidencia recabada, a fin de poder alcanzar una conclusión sobre los hechos ocurridos y determinar la existencia de una infracción en esta materia. Solo una evaluación del material probatorio "en conjunto", junto a una labor deductiva de la evidencia recabada, permitirán alcanzar una decisión balanceada y razonable, que respete el derecho a la presunción de inocencia sin restar efectividad a las políticas de competencia. En tal sentido, encontramos reiterados pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, entre ellos, el recaído en los Asuntos Acumulados C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P y C-219/00 P:

*"En la mayoría de los casos, la existencia de una práctica o de un acuerdo contrario a la competencia se infiere de ciertas coincidencias y de indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de otra explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia"*<sup>30</sup>.

[Énfasis agregado]

39. Asimismo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de España, precisó que<sup>31</sup>:

*"[L]as empresas son plenamente conscientes de la ilegalidad de los acuerdos de cártel, y es frecuente que no dejen rastro documental directo de su existencia, composición, naturaleza, contenido y duración, de ahí la necesidad de acudir a menudo, en este ámbito de la defensa de la competencia, a la valoración global de la prueba obtenida (...)".*

40. De la misma forma, la Corte Suprema chilena en el caso "Farmacias" determinó lo siguiente en relación a la valoración conjunta:

*"La sana crítica está referida a la valoración y ponderación de la prueba, esto es, la actividad encaminada a determinar primero los aspectos que inciden en la decisión de considerar aisladamente los medios probatorios, para precisar su eficacia, pertinencia, fuerza, vinculación con el juicio y cuanto pueda producir fe en el juzgador respecto de su validez y su contribución al establecimiento de la verdad de los hechos controvertidos, esto es el mérito que puede incidir en la convicción del sentenciador. Luego, en una valoración conjunta de los medios probatorios así*

<sup>29</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 4 de junio de 2009, en el asunto C-8/08, T- Mobile, párrafo 60.

<sup>30</sup> Pronunciamiento de fecha de fecha 7 de enero de 2004, párrafo 57. También véanse los siguientes pronunciamientos: Sentencia del Tribunal General de 27 de junio de 2012, Asunto T-439/07, párrafos 42 y 134; Sentencias del Tribunal de Justicia de 21 de enero de 2016 asunto C-74/14, párrafo 36, y de 17 de setiembre de 2015, asunto C- 634/13 P, Total Marketing Services S.A. párrafo 26.

<sup>31</sup> Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de 10 de noviembre de 2011 en el Expediente S/0241/10, Navieras Ceuta- 2.



determinados, extraer las conclusiones pertinentes en cuanto a los hechos y fijar la forma en que ellos sucedieron"<sup>32</sup>.

41. Ahora bien, el tipo de prueba a disposición de la autoridad para el juzgamiento de casos de colusión puede ser directa o circunstancial (indirecta). Dada la clandestinidad de los cárteles, la prueba circunstancial muy probablemente será más abundante que la prueba directa de la ejecución de un acuerdo o práctica anticompetitiva, por lo que la importancia de la primera resulta incuestionable; mientras que la exigencia de la segunda difícilmente atendible. Sobre el particular, cabe traer a colación lo indicado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de España:

*"Resulta oportuno asimismo citar aquí la doctrina comunitaria sobre prueba para acreditación de los cárteles, que tiene reciente reflejo en la sentencia del TGUE de fecha 12 de diciembre de 2014 asunto T-562/08): "Al ser notorias tanto la prohibición de participar en acuerdos y prácticas contrarios a la competencia como las sanciones a las que se pueden exponer los infractores, es habitual que las actividades que comportan tales prácticas y acuerdos se desarrollen clandestinamente, que las reuniones se celebren en secreto, y que la documentación al respecto se reduzca al mínimo. Por consiguiente, no puede exigirse a la Comisión que aporte documentos que acrediten expresamente una toma de contacto entre los operadores afectados. Aunque la Comisión descubre tales documentos, normalmente éstos sólo tendrán carácter fragmentario y disperso, de modo que con frecuencia resulta necesario reconstruir algunos detalles por deducción (...)"<sup>33</sup>.*

[Énfasis agregado]

42. El empleo de la prueba indirecta supone un mayor trabajo de reconstrucción y deducción por parte de la autoridad de competencia, siendo esto preferible a sugerir su no valoración en detrimento de la protección del proceso competitivo. Cabe aclarar, sin embargo, que ello en modo alguno supone descartar que la autoridad no debe realizar una evaluación razonada de este tipo de prueba.
43. Por otro lado, cabe indicar, que tanto la doctrina como jurisprudencia comparada han establecido parámetros que contribuirán a la valoración de los diversos medios probatorios recabados para juzgar casos de colusión, a fin de evaluar tanto la existencia del cártel como sus participantes.
44. Así, el Tribunal General de la Unión Europea ha señalado en el Asunto T-439/07<sup>34</sup>, en cuanto a los criterios a tomar en cuenta al momento de analizar la credibilidad de la prueba, es decir, su valor probatorio:

*"En cuanto al valor probatorio que debe reconocerse a los diferentes medios de prueba, hay que destacar que el único criterio pertinente para apreciar las pruebas*

<sup>32</sup> Ver el considerando duodécimo del fallo emitido por la Corte Suprema de Chile el 7 de setiembre de 2012, mediante el cual confirmó la Sentencia 119/2012, emitida por el Tribunal de Defensa de la Competencia de Chile el 31 de enero del 2012.

<sup>33</sup> Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) recaída en el Expediente S/0471/13, Concesionarios Audi/Seat/VW de fecha 28 de mayo de 2015.

<sup>34</sup> Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea de fecha 27 de junio de 2012.



aportadas reside en su credibilidad (véanse las sentencias del Tribunal de 8 de julio de 2004, Mannesmannröhren-Werke/Comisión, T-44/00, Rec. p. II-2223, apartado 84, y la jurisprudencia citada; de 8 de julio de 2004, Dalmine/Comisión, T-50/00, Rec. p. II-2395, apartado 72, y JFE Engineering y otros/Comisión, citada en el apartado 39 supra, apartado 273). **Según las reglas generalmente aplicables en materia de prueba, la credibilidad y, por consiguiente, el valor probatorio de un documento dependen de su origen, de las circunstancias de su elaboración, de su destinatario, y del carácter razonable y fidedigno de su contenido** (sentencia Cemento, citada en el apartado 39 supra, apartado 1053; conclusiones del Juez Sr. Vesterdorf en funciones de Abogado General en el asunto que dio lugar a la sentencia del Tribunal de 24 de octubre de 1991, Rhône-Poulenc/Comisión, T-1/89, Rec. pp. II-867 y ss., especialmente pp. II-869 y II-956). **Debe concederse gran importancia en especial al hecho de que un documento se haya elaborado en relación inmediata con los hechos** (sentencias del Tribunal de 11 de marzo de 1999, Ensidesa/Comisión, T-157/94, Rec. p. II-707, apartado 312, y de 16 de diciembre de 2003, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied y Technische Unie/Comisión, T-5/00 y T-6/00, Rec. p. II-5761, apartado 181) **o por un testigo directo de esos hechos** (sentencia JFE Engineering y otros/Comisión, citada en el apartado 39 supra, apartado 207). Además, procede recordar que el mero hecho de que la información haya sido comunicada por empresas que hayan presentado una solicitud para acogerse a las Comunicaciones sobre la cooperación de 1996 o de 2002 no desvirtúa su valor probatorio.”

[Énfasis agregado]

45. En tal sentido, el valor probatorio de un documento que busca servir de prueba de un cártel podrá depender de diversos factores, entre ellos, los siguientes: (i) su origen, (ii) circunstancias de su elaboración, (iii) destinatario; y, (iv) carácter razonable y fidedigno de su contenido. Por consiguiente, la presencia de este conjunto de elementos acrecentará la credibilidad del medio probatorio, permitiendo contribuir a acreditar la existencia del cártel y sus participantes.
46. Por otro lado, en relación con los testimonios como medio de prueba de la existencia de una práctica colusoria horizontal, el hecho de que una persona confiese que ha cometido una infracción y reconozca la existencia de determinados hechos implica –a priori– que dicho testimonio es verídico. Más aún, si las declaraciones son efectuadas a título de la propia empresa por uno de los participantes directos de las coordinaciones realizadas con los otros miembros del cártel<sup>35</sup>. Incluso, de acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), la declaración (oral o escrita) realizada por los participantes de los cárteles sobre el funcionamiento o su participación en el cártel,

<sup>35</sup> En la Sentencia del Tribunal de Primera Instancia del 8 de julio de 2004, Asuntos acumulados T-67/00, T-68/00, T-71/00 y T-78/00, se señaló lo siguiente: “[en relación con la declaración de un funcionario] las respuestas dadas en nombre de la propia empresa presentan una credibilidad superior a la que podrían tener las respuestas dadas por uno de sus empleados, con independencia de la experiencia o de las opiniones personales”.



constituye prueba directa de la conducta ilícita<sup>36</sup>. En la misma línea, el Tribunal General de la Unión Europea en el asunto T-439/07, ha señalado lo siguiente<sup>37</sup>:

*"En particular, procede considerar que el hecho de que una persona confiese que ha cometido una infracción y reconozca así la existencia de hechos que rebasan lo que podría deducirse directamente de dichos documentos implica a priori, si no concurren circunstancias especiales que indiquen lo contrario, que tal persona ha resuelto decir la verdad. En efecto, las declaraciones contrarias a los intereses del declarante deben considerarse, en principio, pruebas especialmente fiables".*

[Énfasis agregado]

47. En resumen, la valoración que esta Comisión realice de la evidencia que obra en el expediente, siempre tendrá como objetivo verificar si, de una interpretación conjunta, puede corroborarse o descartarse si los agentes investigados sustituyeron una actuación independiente (competitiva) por una actuación coordinada o subordinada entre sí.

#### IV. DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO INVESTIGADO

48. Previamente al análisis de la conducta investigada, resulta pertinente describir algunas características del servicio objeto de la investigación.
49. El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo 017-2009-MTC, define los servicios de transporte de pasajeros de la siguiente manera: (i) servicio de transporte de ámbito provincial, como aquel que se realiza para trasladar personas exclusivamente al interior de una provincia; (ii) servicio de transporte de ámbito regional, como aquel que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias diferentes, exclusivamente en una misma región; y (iii) servicio de transporte de ámbito nacional, como aquel que se realiza para trasladar personas y/o mercancías entre ciudades o centros poblados de provincias pertenecientes a regiones diferentes.
50. En el presente caso, el servicio investigado comprende el transporte público de pasajeros entre las provincias de Cajamarca y Cajabamba, provincias ubicadas dentro de la región Cajamarca, en tal sentido, es posible señalar que el servicio investigado comprende el transporte público de pasajeros de ámbito regional. En el siguiente gráfico se muestra la ubicación de las zonas geográficas que comprende el servicio de transporte investigado.

[Gráfico en la siguiente página]

<sup>36</sup> En efecto, la OCDE señala como ejemplos de evidencia directa: (i) Un documento o documentos (incluidos los mensajes de correo electrónico) que esencialmente incorporan el acuerdo (o partes de este) e identifican a los miembros del acuerdo; y, (ii) las declaraciones orales o escritas de los participantes del cártel que describen el funcionamiento del cártel y su participación en el acuerdo. Véase: OCDE. *Prosecuting cartels without direct evidence, Executive summary by the Secretariat*, 2006, p. 20.

<sup>37</sup> Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea del 27 de junio de 2012, *Coats Holdings v. Commission* (T-439/07), párrafo 48.

**Gráfico 1**  
**Ubicación de las ciudades comprendidas en la ruta investigada**



Fuente: Google Maps, accedido el 12 de abril de 2018.  
Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

51. Según información de la Dirección de Circulación Terrestre del Gobierno Regional de Cajamarca, las empresas de transportes autorizadas para brindar el servicio investigado, a diciembre de 2014, eran únicamente E.T. Melendez, E.T. Rojas y C. Claudimar<sup>38</sup>. No obstante, en la visita de inspección realizada por la ORI Cajamarca el 2 y 3 de diciembre de 2014, se verificó que E.T. Texas y E.T. Unión también prestaban el servicio de transporte público de pasajeros en la ruta bajo análisis.

Adicionalmente, durante la entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 26 de agosto de 2016, E.T. Unión dio como referencia de periodos en los cuales prestó el servicio en cuestión, el último y primer trimestre de 2014 y 2015, respectivamente, tal como se apreciará en sus declaraciones más adelante.

52. Por consiguiente, el mercado investigado comprende el servicio de transporte público de pasajeros de ámbito regional entre las provincias Cajamarca y Cajabamba, en la región Cajamarca; en el cual participó E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Melendez, E.T. Unión y C. Claudimar.

## V. ANÁLISIS DE LA CONDUCTA INVESTIGADA

53. A continuación, corresponde determinar si, a partir de la información que obra en el expediente, puede determinarse que E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Melendez, E.T. Unión, y C. Claudimar incurrieron en prácticas colusorias horizontales destinadas a fijar concertadamente el precio del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa, en la región Cajamarca, entre octubre de 2014 y diciembre de 2016.

<sup>38</sup> En el Informe Legal 36-2014-GR-CAJ/DRTC remitido por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Cajamarca se precisó que, mediante Resolución Sectorial 580-2014-GR/DRTC del 14 de noviembre de 2014, se canceló la autorización para brindar el servicio en cuestión a E.T. Texas. Asimismo, que E.T. Unión no contaba con dicha autorización debido a que esta no fue renovada dentro del plazo previsto por ley.

5.1 Documentos 1 y 2 titulados «Transportistas Asociados Cajabamba»

54. Como se señaló anteriormente, mediante escrito del 17 de octubre de 2014, el Denunciante remitió la fotografía de un documento titulado «Transportistas Asociados Cajabamba» (Documento 1). El referido documento muestra una lista de precios diferenciados por tramos en la ruta Cajamarca – Cajabamba, y fue suscrito por el señor Melendez, como Gerente Administrativo y de Operaciones de E.T. Melendez, tal como se muestra en la siguiente imagen:

Documento 1

**TRANSPORTISTAS ASOCIADOS CAJABAMBA**

**HORARIOS DE SALIDA**

DE: CAJAMARCA		DE: CAJABAMBA	
3:30:00 a.m.	Texas	3:00:00 a.m.	Texas
4:00:00 a.m.	Melendez	3:30:00 a.m.	Unión
4:30:00 a.m.	Unión	4:00:00 a.m.	Melendez
5:15:00 a.m.	Mi bus	4:30:00 a.m.	Texas
6:00:00 a.m.	Texas	5:00:00 a.m.	Unión
7:00:00 a.m.	Melendez	5:30:00 a.m.	Melendez
8:00:00 a.m.	Unión	6:15:00 a.m.	Mi bus
9:00:00 a.m.	Melendez	7:00:00 a.m.	Melendez
10:00:00 a.m.	Texas	7:45:00 a.m.	Texas
11:00:00 a.m.	Royal	8:30:00 a.m.	Unión
11:30:00 a.m.	Unión	9:15:00 a.m.	Melendez
12:00:00 p.m.	Melendez	12:30:00 a.m.	Texas
1:00:00 p.m.	Mi bus	1:00:00 p.m.	Unión
1:45:00 p.m.	Texas	11:30:00 p.m.	Melendez
2:15:00 p.m.	Melendez	1:15:00 a.m.	Mi bus
3:00:00 p.m.	Unión	2:00:00 p.m.	Melendez
3:45:00 p.m.	Texas	2:30:00 p.m.	Texas
4:15:00 p.m.	Melendez	3:00:00 p.m.	Unión
5:00:00 p.m.	Unión	3:45:00 p.m.	Melendez
5:30:00 p.m.	Mi bus	4:00:00 p.m.	Melendez
6:00:00 p.m.	Melendez	5:00:00 p.m.	Mi bus
6:30:00 p.m.	Texas	5:30:00 p.m.	Texas
7:00:00 p.m.	Unión	6:15:00 p.m.	Unión
		7:00:00 p.m.	

DESDE EL DIA 07/10/2014 EL PASAJE CAJAMARCA - CAJABAMBA Y VICEVERSA TIENE LA PERMANENCIA DE 15 DIAS MUY MENOS O IGUALS Y A LOS SIGUIENTES DESTINOS CON EL TIEMPO A CONVENIR:

ORIGEN CAJAMARCA	PRECIO
SAN BARNOS	S/ 6.00
ICHICAY	S/ 10.00
CIANCAJ	S/ 12.00
AGUAS CALIENTES	S/ 12.00
MALLA	S/ 15.00
CAJABAMBA	

DESTINO CAJABAMBA	PRECIO
MALLA	S/ 4.00
AGUAS CALIENTES	S/ 5.00
CIANCAJ	S/ 6.00
ICHICAY	S/ 7.00
SAN BARNOS	S/ 8.00
CAJAMARCA	S/ 9.00

ESTAS MÉRITAS FUERON TORNEADAS EN ALERDICO MUY BIEN TODAS LAS UNIDADES DE TRANSPORTISTAS ASOCIADOS CAJABAMBA

**NUNCA FALLA**

PC

55. Asimismo, durante las diligencias realizadas por la ORI Cajamarca el 2 y 3 de diciembre de 2014, relacionadas con el monitoreo del precio del servicio investigado, se recabó información de un documento similar al Documento 1. En particular, la ORI Cajamarca remitió la fotografía de un documento titulado «Transportistas Asociados Cajabamba» (Documento 2)<sup>99</sup>. El referido documento contiene una lista de precios diferenciados por tramos en la ruta Cajamarca – Cajabamba, tal como se muestra en la siguiente imagen:

**Documento 2**

TRANSPORTISTAS ASOCIADOS CAJABAMBA			
NUESTROS HORARIOS			
DE CAJAMARCA		DE CAJABAMBA	
3:30 a.m.	TEXAS	3:35 a.m.	TEXAS
4:00 a.m.	MELENDEZ	4:00 a.m.	MELENDEZ
4:30 a.m.	Mi BUS	4:45 a.m.	TEXAS
5:00 a.m.	TEXAS	5:30 a.m.	MELENDEZ
5:30 a.m.	MELENDEZ	6:15 a.m.	Mi BUS
6:15 a.m.	ROJAS	7:00 a.m.	MELENDEZ
7:00 a.m.	MELENDEZ	8:00 a.m.	TEXAS
8:00 a.m.	TEXAS	9:00 a.m.	MELENDEZ
9:00 a.m.	MELENDEZ	10:00 a.m.	TEXAS
10:00 a.m.	TEXAS	11:00 a.m.	ROJAS
11:00 a.m.	ROJAS	12:00 p.m.	MELENDEZ
12:00 a.m.	MELENDEZ	1:00 p.m.	Mi BUS
1:00 p.m.	Mi BUS	2:45 p.m.	TEXAS
1:45 p.m.	TEXAS	2:15 p.m.	MELENDEZ
2:15 p.m.	MELENDEZ	3:00 p.m.	ROJAS
4:00 p.m.	MELENDEZ	4:00 p.m.	MELENDEZ
5:10 p.m.	Mi BUS	5:10 p.m.	Mi BUS
6:00 p.m.	MELENDEZ	5:45 p.m.	MELENDEZ
6:30 p.m.	TEXAS	6:30 p.m.	TEXAS

PRECIOS		PRECIOS	
SAN MARCOS	S/ 4.00	MALCAS	S/ 4.00
CHOCAN	S/ 10.00	ROJAS	S/ 5.00
CHANCAY	S/ 10.00	CADRETE	S/ 5.00
AGUAS	S/ 11.00	CHATECAPO	S/ 7.00
CADRETE	S/ 11.00	CHOCAN	S/ 7.00
MELCAS	S/ 11.00	SAN MARCOS	S/ 4.00
CAJABAMBA	S/ 15.00	CAJAMARCA	S/ 15.00

PC

<sup>99</sup> Consiste en una fotografía de un documento que representantes de la ORI Cajamarca encontraron publicado en uno de los vehículos supervisados el 3 de diciembre de 2014 (A foja 36 del presente expediente).



56. Conforme se puede apreciar, los Documentos 1 y 2 poseen un formato similar: ambos se titulan «Transportistas Asociados Cajabamba». En una primera parte, los dos documentos listan a determinadas empresas de transporte, específicamente, a las Empresas Investigadas<sup>40</sup>. Finalmente, en la parte inferior, ambos documentos muestran los precios por el servicio de transporte con origen y destino en las ciudades de Cajamarca y Cajabamba, considerando los tramos intermedios recorridos hacia San Marcos, Ichocan, Chancay, Aguas Calientes y Malcas.
57. Cabe resaltar que en el Documento 1 se indica que los precios señalados corresponden a una medida tomada por todas las empresas de un grupo denominado «Transportistas Asociados Cajabamba». Así, expresamente, se señala lo siguiente:
- Estas medidas [en referencia a los precios señalados en el documento] fueron tomadas en acuerdo mutuo por todas las empresas de Transportistas Asociados Cajabamba.*
58. Al respecto, de acuerdo con la información contenida en dicho documento, se observa que se hace mención a E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Melendez, E.T. Unión y C. Claudimar<sup>41</sup>; en tal sentido, es razonable considerar que cuando se señala al grupo denominado «Transportistas Asociados Cajabamba», se hace referencia a tales empresas y que estas serían las que modificarían sus precios conforme a lo indicado en el referido documento, es decir, a partir del 2 de octubre de 2014.
59. De igual forma, en el Documento 2 se puede apreciar que se hace mención a E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Melendez y C. Claudimar. En tal sentido, es razonable considerar que cuando se señala al grupo denominado «Transportistas Asociados Cajabamba», se hace referencia a tales empresas y que estas serían las que, para esa fecha (cabe recordar que el Documento 2 fue obtenido por la ORI Cajamarca el 3 de diciembre de 2014), ya cobrarían los precios que se indican en el referido documento.
60. Corresponde precisar que, de acuerdo con la información que obra en el expediente, durante el periodo investigado no existió alguna asociación registrada bajo dicha denominación; no obstante, el hecho de que un grupo de agentes económicos no se hayan registrado formalmente en una asociación no impide que estos puedan realizar acciones coordinadas con el objetivo de restringir la competencia<sup>42</sup>. Así, en el presente caso, no se está investigando a una asociación sino a un grupo de empresas de transporte que bajo la denominación «Transportistas Asociados Cajabamba» buscaron establecer, de manera coordinada, el precio del servicio investigado.

<sup>40</sup> Al respecto, cabe precisar que, a diferencia del Documento 1, en el Documento 2 no se menciona a E.T. Unión.

<sup>41</sup> Como se podrá evidenciar de las declaraciones de algunos de los representantes de las Empresas Investigadas, bajo la denominación "Mi Bus" se hace referencia a C. Claudimar.

<sup>42</sup> Tal es así que, según el artículo 2.1 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, el ámbito subjetivo de aplicación incluye a las "sociedades irregulares", es decir, a aquellas que no estén formalmente constituidas como tal pero que en la práctica actúen como una.



61. En relación con dicho grupo de empresas, durante la entrevista realizada por la Secretaría Técnica al representante de E.T. Melendez, este último señaló lo siguiente:

**Secretaría Técnica:** *Nos podría indicar, ¿cuáles eran los miembros de la asociación que buscaban establecer?*

**E.T. Melendez:** *(...) en esa época estaban Jhonny Mendoza por la empresa Texas, estaba Carlos y Elmer Rojas por la Empresa de Transporte Rojas, estaba este señor Lozano, no me acuerdo su nombre exactamente, Lozano de Transportes Unión, estaba también, (...) Enrique Guevara, es una empresa que en la actualidad ya no existe, por Claudimar (...) y mi persona.*

62. En ese mismo sentido, durante las entrevistas realizadas por la ORI Cajamarca a los conductores de las Empresas Investigadas, si bien algunos de estos declararon no conocer si estas empresas pertenecían a alguna asociación, otros brindaron determinados alcances sobre la existencia de reuniones entre un grupo de empresas competidoras e, incluso, la posible formación de una asociación. Así, las declaraciones firmadas por los transportistas, que constan en el formato entregado por la Secretaría Técnica denominado «Declaraciones de los Transportistas», señalan lo siguiente:

- *(...) Indica que recién se están conformando para organizar una asociación denominada Transportistas Unidos (...) Indica que el tema a tratar la formalización del transporte, y vienen reuniéndose como dos veces. No recuerda la fecha de última reunión<sup>43</sup>.*
- *(...) Desconoce [si la empresa pertenece a alguna asociación]. Hace un mes hubo una reunión sobre atención a los clientes<sup>44</sup>.*
- *(...) informa que se han reunido todas las empresas (...) la última reunión hace mes y medio se realizó en el local de la empresa Melendez (...) <sup>45</sup>.*
- *(...) Tiene conocimiento que las empresas de transporte en la ruta de Cajamarca – Cajabamba se han reunido (...) hace un mes<sup>46</sup>.*

63. De acuerdo con lo anterior, es posible advertir que, si bien no se registró formalmente una asociación de transportistas en la ruta investigada, si se constituyó de facto un grupo denominado «Transportistas Asociados Cajabamba», los mismos que sostuvieron reuniones para tratar temas relacionados con el servicio investigado. De acuerdo con el Documento 1, las empresas que pertenecieron a dicho grupo fueron E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Unión, E.T. Melendez y C. Claudimar. Por su parte, de acuerdo con el Documento 2, las empresas que pertenecieron a dicho grupo fueron cuatro de las cinco empresas anteriormente listadas.

<sup>43</sup> Entrevista realizada el 2 de diciembre de 2014 al señor Robert Rojas Paredes, identificado con DNI 27909744, conductor de E.T. Rojas, a fojas 62 del Expediente.

<sup>44</sup> Entrevista realizada el 2 de diciembre de 2014 al señor Enrique Gallardo Quiroz, identificado con DNI 45212774, conductor de E.T. Unión, a fojas 65 del Expediente.

<sup>45</sup> Entrevista realizada el 3 de diciembre de 2014 al señor Oscar Rabines Martínez, identificado con DNI 19435051, conductor de C. Claudimar, a fojas 71 del Expediente.

<sup>46</sup> Entrevista realizada el 2 de diciembre del 2014 al señor Edilberto Rebaza Reyes, identificado con DNI 26952398, conductor de E.T. Texas, a fojas 68 del Expediente.



64. Ahora bien, en relación con los acuerdos sobre precios por parte de las Empresas Investigadas, como se puede apreciar en el Documento 1, además de contener los precios de cada tramo de la ruta bajo análisis, se precisa que estos son nuevos precios que se empezarían a cobrar a partir del 2 de octubre de 2014 y que esta modificación es una medida tomada por todas las empresas del grupo denominado «Transportistas Asociados Cajabamba». Así, se indica lo siguiente:

*Desde el día 02/10/2014 el pasaje Cajamarca – Cajabamba y viceversa tendrá un precio de S/ 15.00 nuevos soles y a los siguientes destinos como se indica a continuación:*

*(...)*

*Estas medidas fueron tomadas en acuerdo mutuo por todas las empresas de Transportistas Asociados Cajabamba.*

65. De acuerdo con lo anterior, es posible señalar que E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Unión, E.T. Melendez y C. Claudimar decidieron establecer sus precios a partir del 2 de octubre de 2014 en los montos indicados en los Documentos 1 y 2, para cada tramo de la ruta investigada.
66. Cabe resaltar que en ambos documentos se indican los mismos precios, para cada uno de los tramos de la ruta anteriormente señalados. Así, por ejemplo, en ambos documentos se señala que, desde Cajamarca hasta San Marcos, el precio será de ocho soles (S/ 8,00); desde Cajamarca hasta Aguas Calientes el precio será de doce soles (S/ 12,00); desde Cajabamba hasta Malcas el precio será de cuatro soles (S/ 4,00); desde Cajabamba hasta Aguas Calientes el precio será de cinco soles (S/ 5,00); entre otros precios. Dichos precios son los que se muestran en el siguiente cuadro:

**Cuadro 1**  
**Precios según origen y destino en la ruta Cajamarca – Cajabamba**

Origen	Destinos	Precio	Origen	Destinos	Precio
Cajamarca	San Marcos	S/ 8,00	Cajabamba	Malcas	S/ 4,00
	Ichocan	S/ 10,00		Aguas Calientes	S/ 5,00
	Chancay	S/ 10,00		Chancay	S/ 7,00
	Aguas Calientes	S/ 12,00		Ichocan	S/ 7,00
	Malcas	S/ 13,00		San Marcos	S/ 8,00
	Cajabamba	S/ 15,00		Cajamarca	S/ 15,00

Fuente: Documentos 1 y 2.

Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

## 5.2 Declaraciones de los representantes de las Empresas Investigadas

67. Por otro lado, con el objeto de obtener mayores elementos de juicio sobre los Documentos 1 y 2, la Secretaría Técnica realizó visitas de inspección el 26 de agosto de 2016 en las instalaciones de algunas de las Empresas Investigadas y recabó las declaraciones de los representantes de E.T. Texas y E.T. Unión. Adicionalmente, entrevistó al representante de E.T. Melendez el 1 de diciembre de 2016.
68. De acuerdo con dichas declaraciones, las Empresas Investigadas se reunieron para acordar la fijación del precio del servicio de transporte y, como consecuencia,



este se incrementó en octubre de 2014, tal como se muestra en los Documentos 1 y 2. Específicamente, se señala que, en los viajes desde Cajamarca hacia Cajabamba (y viceversa) el precio del servicio se incrementó de diez soles (S/ 10,00) a quince soles (S/ 15,00), conforme a los referidos documentos.

69. Sobre el particular, durante la entrevista realizada por la Secretaría Técnica al representante de E.T. Texas, este último manifestó lo siguiente:

**E.T. Texas:** (...) *En el 2014 se estaba cobrando diez soles, creo que era un precio que no cubría los gastos, lo cual hubo un incremento también de los gastos operativos, se ha subido, se maneja en trece soles y quince soles.*

(...)

**Secretaría Técnica:** *Nos podría explicar, lo que me explicó previamente, respecto del acta [en relación con el Documento 1]<sup>47</sup>.*

**E.T. Texas:** *En este supuestamente, acá en la relación que figura [en relación a la lista de empresas que se nombran en el Documento 1]. Hubo una reunión, pero solamente fue de palabra mas no de llegar a concretizar esto. Esto es como dice un borrador, pero en sí verdaderamente no se ha llegado a hacer nada (...)*

(...)

**Secretaría Técnica:** *¿Quién le pasó este borrador [en relación con el Documento 1]?*

**E.T. Texas:** *Ese borrador lo hicimos nosotros, pensando en querer hacer, en una unión en un solo terminal, pero como le vuelvo a decir no se llegó a concretizar nada.*

**Secretaría Técnica:** *Nos podría decir, ¿quiénes son las personas naturales que participaron en la elaboración? ¿o las empresas?*

**E.T. Texas:** *Las empresas que participamos en esa elaboración (...) fue el señor Carlos Rojas y el señor (...) Wilder Melendez.*

**Secretaría Técnica:** (...) *pero también veo que participan personas de Mi Bus y C. Claudimar, que creo que son la misma razón social.*

**E.T. Texas:** *La misma razón social. Sí, también estuvo un socio de ellos (...)*

[Énfasis agregado]

70. Por su parte, durante la entrevista realizada por la Secretaría Técnica a los representantes de E.T. Unión, estos últimos señalaron lo siguiente:

**E.T. Unión:** (...) *Entonces como apareció una nueva empresa que se llama Melendez, ellos bajaron para quitarle gente quizás, bajaron el pasaje a diez soles. Por la competencia y todo eso bajaron el pasaje a diez soles, y luego de ahí aparecen otras empresas más y creo que hubo un acuerdo entre ellos, incluso nosotros también estuvimos (sic) en el acuerdo, porque realmente, los carros no había ganancias, todo era para arreglar el carro, mantenimiento y todo lo demás, y las empresas en vez de crecer iban decreciendo. Los carros se acababan y todo lo demás, entonces entre las empresas nos reunimos y acordamos elevar el pasaje, acordamos entonces elevar el pasaje a quince soles.*

**Secretaría Técnica:** *¿En qué fecha fue esto?*

**E.T. Unión:** *Eso fue el 2014, pero fue un acuerdo entre todas las empresas porque la verdad, no rendían, nos estábamos yendo a pique.*

**Secretaría Técnica:** *¿Quiénes participaron?*

**E.T. Unión:** *Todas las empresas*

<sup>47</sup> Cabe señalar que durante la entrevista se hizo referencia al Documento 1, indicándose detalles sobre su contenido.



**Secretaría Técnica:** *¿Cuál era el precio que se venía dando antes de que ustedes se juntaran para darle solución a ese problema?*

**E.T. Unión:** *Diez.*

(...)

**Secretaría Técnica:** *Y el acuerdo, ¿se llegó a aplicar?*

**E.T. Unión:** *Creo que lo que era el pasaje se mantuvo.*

**Secretaría Técnica:** *¿Se mantuvo en 10?*

**E.T. Unión:** *No, en 15 se mantuvo.*

**Secretaría Técnica:** *¿O sea lo que se mantuvo fue la elevación de 10 a 15?*

**E.T. Unión:** *Sí, o sea lo que se mantuvo fue eso. Y gracias a eso digamos que las empresas se mantienen.*

[Énfasis agregado]

71. Finalmente, durante la entrevista realizada por la Secretaría Técnica al representante de E.T. Melendez, este último manifestó lo siguiente:

**Secretaría Técnica:** *En el año 2014 ¿se reunieron las empresas? y ¿qué empresas se reunieron de esta ruta Cajamarca – Cajabamba?*

**E.T. Melendez:** *Quien les habla por Transportes Melendez, Transportes Rojas, Transportes Unión, Transportes Claudimar que viene a ser Mi Bus, Transportes Texas, no recuerdo si ha habido otra empresa más pero especialmente creo que ellos.*

**Secretaría Técnica:** *Correcto, y en dichas reuniones ¿se acordó incrementar el precio? ¿cuánto? o ¿qué tipo de acuerdos se llevaron a cabo?*

**E.T. Melendez:** *(...) se acordó mantener el precio, porque era el precio vigente en el mercado (...)*

[Énfasis agregado]

72. Como se puede apreciar, las declaraciones descritas dan cuenta de que los Documentos 1 y 2 fueron resultado de las reuniones llevadas a cabo entre las Empresas Investigadas, en las cuales se acordó establecer el precio del servicio investigado en determinados valores.
73. En efecto, de acuerdo con tales declaraciones, como consecuencia de la competencia ejercida en el mercado (en particular, la ocurrida luego de la entrada de E.T. Melendez al mercado), los precios del tramo principal de la ruta investigada disminuyeron hasta en diez soles (S/ 10,00)<sup>48</sup>, mientras que los gastos en operación y mantenimiento de dicho servicio se habrían incrementado durante ese periodo. En dicho contexto es que las Empresas Investigadas decidieron reunirse e incrementar el precio del servicio en cuestión, tal como lo evidencian las siguientes declaraciones: «Ese borrador [en referencia al Documento 1] lo hicimos nosotros», «entre las empresas nos reunimos y acordamos elevar el pasaje, acordamos entonces elevar el pasaje a quince soles», «fue un acuerdo entre todas las empresas».

<sup>48</sup> Como se ha podido evidenciar, las declaraciones de los representantes de las Empresas Investigadas y los Documentos 1 y 2 enfatizan en el tramo comprendido entre Cajamarca y Cajabamba y viceversa; sin embargo, el establecimiento de precios también comprendió tramos intermedios de dichas rutas: San Marcos, Ichocan, Chancay, Aguas Calientes y Malcas, con precios específicos para tales tramos, conforme se detalló en el Cuadro 1 de la presente Resolución.



74. Cabe resaltar que dichas declaraciones fueron realizadas por más de una de las Empresas Investigadas. Así, los representantes de E.T. Texas, E.T. Unión y E.T. Melendez expresamente reconocieron la existencia de reuniones con el objetivo de establecer, de manera conjunta, el precio del servicio investigado.
75. Adicionalmente, se dieron mayores alcances de las empresas que participaron de la conducta anticompetitiva investigada, tal como lo evidencian las siguientes declaraciones: «Ese borrador lo hicimos nosotros (...) Las empresas que participamos en esa elaboración (...) fue el señor Carlos Rojas y el señor (...) Wilder Melendez (...) Sí, también estuvo un socio de ellos [en relación a C. Claudimar]». Finalmente, el representante de E.T. Melendez precisó claramente las empresas que participaron del acuerdo investigado «Quien les habla por Transportes Melendez, Transportes Rojas, Transportes Unión, Transportes Claudimar que viene a ser Mi Bus, Transportes Texas».

### 5.3 Declaraciones de los conductores de las Empresas Investigadas

76. Por otro lado, cabe señalar que la ORI Cajamarca, como parte del monitoreo del servicio investigado y con la finalidad de recabar información sobre la evolución de los precios de dicho servicio, realizó once (11) entrevistas el 2 y 3 de diciembre de 2014 a los conductores de distintas empresas de transporte. En particular, diez (10) de estas entrevistas se realizaron a los conductores de las Empresas Investigadas<sup>49</sup>.

Al respecto, de los diez (10) conductores de las Empresas Investigadas que fueron entrevistados, nueve (9) señalaron que sí se había producido un incremento de precios<sup>50</sup>. Asimismo, cinco (5) conductores declararon que dicho incremento se produjo en octubre de 2014 y los cuatro (4) conductores restantes indicaron fechas próximas a octubre de 2014. Asimismo, los nueve (9) conductores que indicaron que el precio del servicio se incrementó detallaron que en el tramo Cajamarca – Cajabamba y viceversa este se incrementó de diez soles (S/ 10,00) a quince soles (S/ 15,00).

77. Al igual que los representantes de las Empresas Investigadas, cuatro (4) conductores brindaron algunos alcances sobre la adopción de un acuerdo para establecer el precio del servicio investigado. Así, las declaraciones firmadas por los transportistas, que constan en el formato entregado por la Secretaría Técnica denominado «Declaraciones de los Transportistas», señalan lo siguiente:

[Sobre la variación del precio en el servicio investigado]

- (...) Es una ruta larga, el precio era muy bajo y todas las empresas acordaron subir el precio (las empresas de la ruta)<sup>51</sup>.

<sup>49</sup> Se entrevistó a dos (2) conductores de E.T. Melendez, tres (3) conductores de E.T. Unión, dos (2) conductores de C. Claudimar, dos (2) conductores de E.T. Texas y un (1) conductor de E.T. Rojas.

<sup>50</sup> El señor Edwar Pérez Becerra, identificado con DNI 42290210, conductor de E.T. Unión, no brindó información sobre el nivel de precios cobrado.

<sup>51</sup> Entrevista realizada el 3 de diciembre de 2014 al señor Cesar Lozano Estrada, identificado con DNI 45529964, conductor de E.T. Unión, a fojas 69 del Expediente.



- *Por un acuerdo tomado por las empresas Transportes Melendez, Texas (...)*<sup>52</sup>.
- *(...) las empresas de transporte en la ruta de Cajamarca – Cajabamba se han reunido para ver el tema de pasajes (...) hace un mes*<sup>53</sup>.
- *(...) Todas las empresas que realizan esta ruta se pusieron de acuerdo para incrementar el precio. (...) Los propietarios se pusieron de acuerdo para variar precios con las otras empresas (...) se han reunido todas las empresas con la finalidad de tomar acuerdos para fijar precios y rutas Cajamarca – Cajabamba (...) la última reunión hace mes y medio se realizó en el local de la empresa Melendez. Se trataron temas de precios (...) en la ruta Cajamarca – Cajabamba*<sup>54</sup>.

78. Como se puede observar, cuatro (4) conductores de las Empresas Investigadas, específicamente, de E.T. Unión, E.T. Texas y C. Claudimar, señalaron tener conocimiento de que el establecimiento de precios del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba fue un actuar coordinado por parte de las empresas que brindan el servicio en cuestión.
79. De esta forma, las declaraciones de los conductores a las que se han hecho mención permiten verificar, de manera complementaria a las declaraciones brindadas por los representantes de E.T. Texas, E.T. Unión y E.T. Melendez, que las Empresas Investigadas establecieron de manera coordinada el precio del servicio en el tramo Cajamarca – Cajabamba a partir del 2 de octubre de 2014; por lo tanto, estas pruebas confirman la existencia de un acuerdo que fue plasmado en los Documentos 1 y 2 y que también se evidencia de las declaraciones brindadas por los representantes de las Empresas Investigadas.

#### 5.4 Evolución de precios de las Empresas Investigadas

80. Ahora bien, las prácticas colusorias horizontales son consideradas como las prácticas anticompetitivas más dañinas para la competencia y, por lo tanto, son analizadas por las autoridades de competencia bajo la regla *per se*, es decir, no se requiere probar que ellas surtieron efectos para que puedan ser sancionadas.
81. Ello implica que, en opinión de esta Comisión y de acuerdo con las pruebas documentales contenidas en el Expediente, las Empresas Investigadas efectivamente incurrieron en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada del precio del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa, en la región Cajamarca.
82. Sin perjuicio de ello, esta Comisión también considera relevante describir los medios probatorios referidos a la ejecución de la conducta investigada, de acuerdo con la información sobre precios que obra en el expediente, con la finalidad de determinar la extensión temporal que tuvo dicha conducta.

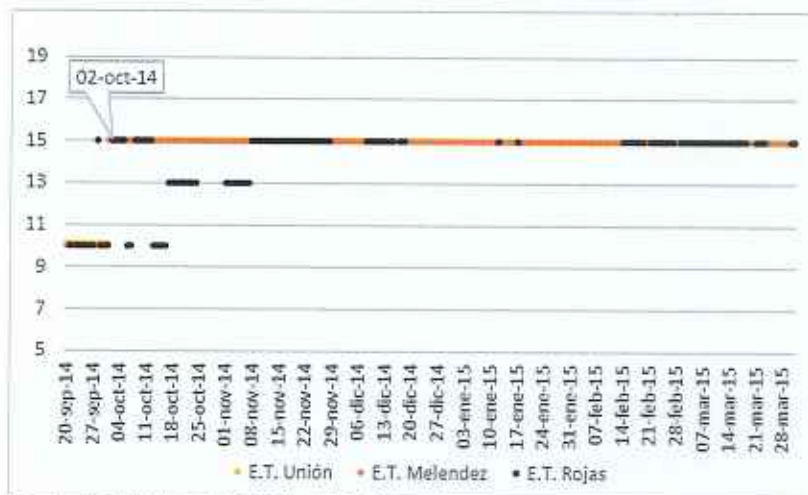
<sup>52</sup> Entrevista realizada el 2 de diciembre de 2014 al señor Isidro Vargas Mendoza, identificado con DNI 26932754, conductor de C. Claudimar, a fojas 66 del Expediente.

<sup>53</sup> Entrevista realizada el 2 de diciembre del 2014 al señor Edilberto Rebaza Reyes, identificado con DNI 26952398, conductor de E.T. Texas, a fojas 68 del Expediente.

<sup>54</sup> Entrevista realizada el 3 de diciembre de 2014 al señor Oscar Rabines Martínez, identificado con DNI 19435051, conductor de C. Claudimar, a fojas 71 del Expediente.

83. En particular, se mostrará la evolución de los precios del servicio investigado entre setiembre de 2014 y marzo de 2015, considerando la información remitida por algunas de las Empresas Investigadas en atención a los requerimientos de información realizados por la Secretaría Técnica<sup>55</sup>.
84. Así, de manera complementaria al análisis de los medios probatorios presentados previamente (documentos y declaraciones), la evolución de precios de E.T. Rojas, E.T. Melendez y E.T. Unión (en los tramos de la ruta investigada de las cuales se cuenta con información) indica que estas empresas aplicaron el acuerdo. En específico, estas empresas entregaron información sobre los precios del servicio para los viajes con origen en Cajamarca hacia los destinos de Aguas Calientes, Cajabamba, Chancay, Ichocan, Malcas y San Marcos<sup>56</sup>, que se muestran en los siguientes gráficos.

**Gráfico 2**  
**Precio moda de los boletos desde Cajamarca hacia Cajabamba**  
**(septiembre 2014 – marzo 2015).**



Fuente: E.T. Rojas, E.T. Unión y E.T. Melendez.  
Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

85. Como se puede apreciar, los precios cobrados por las Empresas Investigadas fueron conforme al siguiente detalle: (i) E.T. Unión cobró diez soles (S/ 10,00) previamente a octubre de 2014 y quince soles (S/ 15,00) durante el periodo comprendido entre octubre de 2014 y marzo de 2015<sup>57</sup>; E.T. Melendez cobró diez

<sup>55</sup> Cabe señalar que la Secretaría Técnica requirió en detalle los precios cobrados por las Empresas Investigadas para cada tramo de la ruta investigada, conforme obra en el presente expediente; sin embargo, dichos requerimientos fueron atendidos parcialmente y, en algunos casos, no fueron atendidos.

<sup>56</sup> E.T. Unión presentó información únicamente del trayecto desde Cajamarca hasta Cajabamba, sin especificar los tramos intermedios. Por su parte, E.T. Rojas no presentó información sobre los precios cobrados para todos los días desde setiembre de 2014 hasta marzo de 2015, por ello es que, en los siguientes gráficos, sus series de precios no son continuas sino solo contienen información de determinados días.

<sup>57</sup> Sobre los precios cobrados por E.T. Unión, esta Comisión considera pertinente hacer las siguientes precisiones:

- En su escrito del 10 de octubre de 2016 E.T. Unión señaló que cobró quince soles (S/ 15,00) entre setiembre de 2014 y marzo de 2015. No obstante, esta información no es congruente con otros medios de prueba incorporados en el Expediente ni con información proporcionada por la misma empresa.

soles (S/ 10,00) hasta el 30 de septiembre de 2014 e incrementó sus precios a quince soles (S/ 15,00) el 1 de octubre de 2014, y dicho precio se mantuvo hasta, por lo menos, marzo de 2015; y, E.T. Rojas cobró diez soles (S/ 10,00) desde el 2 de setiembre 2014 e incrementó sus precios a quince soles (S/ 15,00) el 2 de octubre de 2014<sup>58</sup>, y dicho precio se mantuvo hasta, por lo menos, marzo de 2015.

86. Por su parte, en relación con los precios de los viajes desde Cajamarca hacia los destinos intermedios, la información de E.T. Rojas y E.T. Melendez confirman la aplicación del acuerdo investigado<sup>59</sup>. A continuación, se presentan los gráficos de precios de estas empresas para cada una de los tramos antes señalados:

[Gráfico en la siguiente página]

- En efecto, durante las entrevistas realizadas por la ORI Cajamarca el 2 y 3 de diciembre de 2014, dos conductores de E.T. Unión, específicamente, los señores Enrique Gallardo Quiroz y César Lozano Estrada, identificados con DNI 45212774 y 45529964, respectivamente, señalaron que el precio del servicio entre el tramo de Cajamarca a Cajabamba se incrementó de diez soles (S/ 10,00) a quince soles (S/ 15,00). Por su parte, en relación con la fecha de dicho incremento, a la pregunta: «¿Cuál fue la fecha de variación [en referencia al precio]?», el señor Gallardo declaró: «Desde el mes de octubre de 2014», mientras que el señor Lozano declaró «Desde octubre de 2014 aproximadamente».
- Asimismo, durante la entrevista realizada por la Secretaría Técnica a los representantes de E.T. Unión el 26 de agosto de 2016, estos indicaron que el precio del servicio desde Cajamarca hasta Cajabamba se incrementó de diez soles (S/ 10,00) a quince soles (S/ 15,00). Esta información, analizada de manera conjunta con aquella brindada por la misma empresa en su escrito de descargos a la Resolución de Inicio del 19 de abril de 2017, permite inferir que E.T. Unión modificó sus precios a partir de octubre de 2014, ya que la empresa declaró en dicho escrito que modificó sus precios luego de observar los precios de las otras empresas competidoras, los cuales, como ya se ha demostrado, incrementaron a partir de octubre de 2014.

Al respecto, esta Comisión considera que debe darse mayor preponderancia a aquellos medios probatorios y declaraciones que hayan sido obtenidos en fechas cercanas a la conducta investigada, ya que ello permite preservar la espontaneidad y autenticidad de dichos elementos probatorios. Ciertamente, no es igual un medio de prueba que tenga origen en fechas próximas al hecho analizado a aquel medio probatorio o afirmación producido como parte de los descargos de una empresa que se encuentra defendiéndose de las imputaciones materia de un procedimiento administrativo sancionador.

Por ello, esta Comisión considera que tanto las declaraciones de los conductores de E.T. Unión brindadas el 2 y 3 de diciembre de 2014, como la propia declaración de la empresa brindada el 26 de agosto de 2016, poseen mayor credibilidad que la afirmación de la empresa señalada en su escrito del 10 de octubre de 2016.

<sup>58</sup> Cabe señalar que, si bien en algunas oportunidades E.T. Rojas cobró el valor de trece soles (S/ 13,00) por el servicio señalado luego del 2 de octubre de 2014, lo cierto es que el precio no cambió en tendencia, es decir, se mantuvo en quince soles (S/ 15,00).

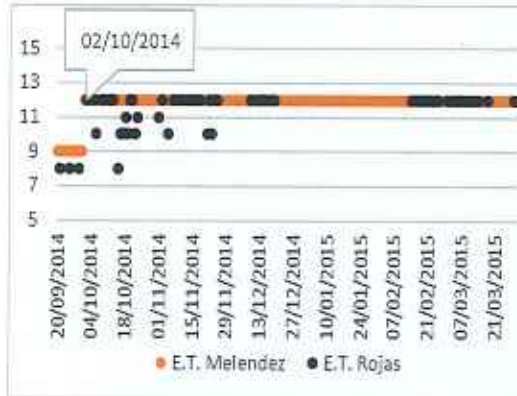
<sup>59</sup> Para el caso de E.T. Melendez se considera el precio moda diario de la serie de precios que entregó mediante escrito del 12 de octubre de 2016 y para el caso de E.T. Rojas se considera el precio moda diario que registró de acuerdo a los boletos que entregó mediante escritos del 12 de octubre de 2016, 24 de noviembre de 2016 y 1 de diciembre de 2016. Cabe señalar que, en una distribución de datos, el valor moda es el valor más recurrente.

PC  
/

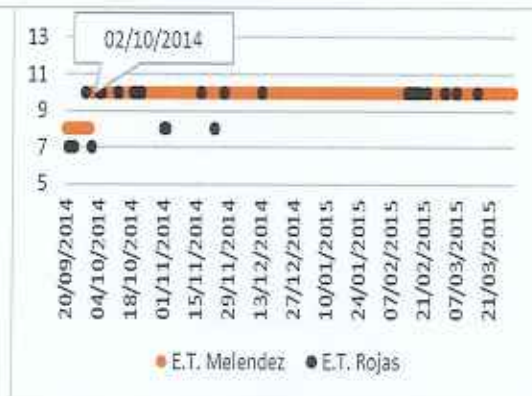


Gráfico 3  
Precios del servicio de transporte con origen en Cajamarca hacia diversos destinos

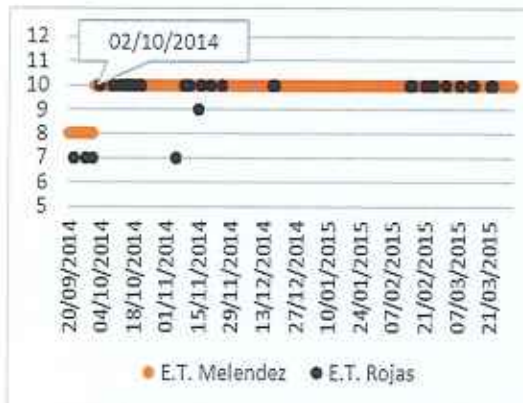
Precios desde Cajamarca hacia Aguas Calientes (S/)



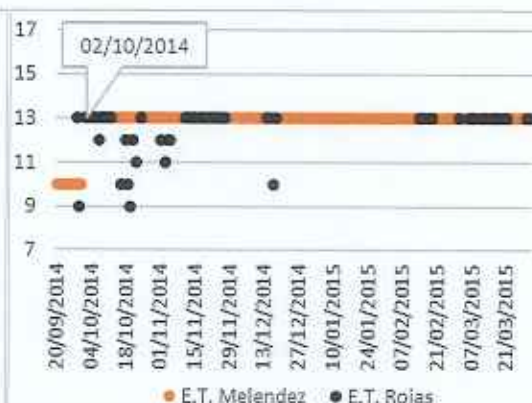
Precios desde Cajamarca hacia Chancay (S/)



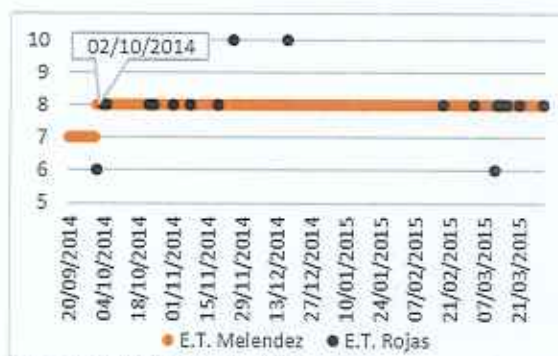
Precios desde Cajamarca hacia Ichocan (S/)



Precios desde Cajamarca hacia Malcas (S/)



Precios desde Cajamarca hacia San Marcos



Fuente: E.T. Melendez y E.T. Rojas.  
Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

12



87. Como se puede observar, la información de precios de E.T. Melendez y E.T. Rojas para las rutas con origen en Cajamarca hacia las rutas intermedias (específicamente, hacia los destinos de Aguas Calientes, Cajabamba, Chancay, Ichocan, Malcas y San Marcos) indican que estas empresas cobraron los precios conforme a lo acordado, a partir de octubre de 2014.
88. En detalle, para la ruta desde Cajamarca hacia Aguas Calientes, se aprecia que E.T. Melendez incrementó sus precios de nueve soles (S/ 9,00) a doce soles (S/ 12,00) el 1 de octubre de 2014, valor conforme a lo señalado en los Documentos 1 y 2, y mantuvo ese precio hasta marzo de 2015. Para el caso de E.T. Rojas, este también incrementó sus precios de ocho soles (S/ 8,00) a doce (S/ 12,00) el 2 de octubre de 2014, valor conforme a lo señalado en los Documentos 1 y 2, y mantuvo ese precio hasta marzo de 2015.
89. Para la ruta desde Cajamarca hacia Chancay, se observa que E.T. Melendez incrementó sus precios de ocho soles (S/ 8,00) a diez soles (S/ 10,00) a partir del 1 de octubre de 2014, conforme a los Documentos 1 y 2, y mantuvo ese precio hasta marzo de 2015. Para el caso de E.T. Rojas, este incrementó sus precios de siete soles (S/ 7,00) a diez soles (S/ 10,00) el 4 de octubre de 2014<sup>60</sup>, conforme a los Documentos 1 y 2, y mantuvo dicho valor hasta marzo de 2015.
90. Por su parte, para la ruta desde Cajamarca hacia Ichocan, se advierte que E.T. Melendez incrementó sus precios de ocho soles (S/ 8,00) a diez soles (S/ 10,00) a partir del 1 de octubre de 2014, valor conforme a los Documentos 1 y 2, y mantuvo ese precio hasta marzo de 2015. Para el caso de E.T. Rojas, este incrementó sus precios de siete soles (S/ 7,00) a diez soles (S/ 10,00) el 3 de octubre de 2014<sup>61</sup>, valor conforme a los Documentos 1 y 2, y mantuvo dicho valor hasta marzo de 2015.
91. Para el caso de la ruta desde Cajamarca hacia Malcas, se observa que E.T. Melendez incrementó sus precios de diez soles (S/ 10,00) a trece soles (S/ 13,00) desde el 1 de octubre de 2014, conforme a los Documentos 1 y 2, y mantuvo ese precio hasta marzo de 2015. Para el caso de E.T. Rojas, este incrementó sus precios de nueve soles (S/ 9,00) a trece soles (S/ 13,00) el 2 de octubre de 2014, conforme a los Documentos 1 y 2, y mantuvo dicho valor hasta marzo de 2015.
92. Finalmente, para la ruta desde Cajamarca hacia San Marcos, se aprecia que E.T. Melendez incrementó sus precios de siete soles (S/ 7,00) a ocho soles (S/ 8,00) desde el 1 de octubre de 2014, valor conforme a los Documentos 1 y 2, y mantuvo ese precio hasta marzo de 2015. Para el caso de E.T. Rojas, este incrementó sus precios de seis soles (S/ 6,00) a ocho soles (S/ 8,00) el 4 de

<sup>60</sup> Cabe señalar que no se cuenta con los precios cobrados por E.T. Rojas para la ruta desde Cajamarca hasta Chancay en los días 2 y 3 de octubre de 2014, por lo que el primer día con el que se dispone de información sobre el precio cobrado durante la aplicación del acuerdo es el 4 de octubre de 2014.

<sup>61</sup> Cabe señalar que no se cuenta con los precios cobrados por E.T. Rojas para la ruta desde Cajamarca hasta Ichocan para el 2 de octubre, por lo que el primer día con el que se dispone de información sobre el precio cobrado durante la aplicación del acuerdo es el 3 de octubre de 2014.



octubre de 2014<sup>62</sup>, valor conforme a los Documentos 1 y 2, y mantuvo dicho valor hasta marzo de 2015.

93. Cabe precisar que, si bien el precio promedio diario (moda) de E.T. Rojas puede tomar algunos valores distintos al acordado (menores) en las rutas intermedias, sobre todo, durante los primeros días de la aplicación del acuerdo, a criterio de esta Comisión, en el mismo sentido de lo señalado por la Secretaría Técnica, esto no implica una desviación del acuerdo de precios, en tanto que estos menores precios se registraron en algunos días en particular, lo que podría reflejar algunos descuentos eventuales<sup>63</sup>.
94. De acuerdo con lo anterior, es posible señalar que la evolución de los precios cobrados por E.T. Melendez y E.T. Rojas evidencian que estas aplicaron el acuerdo anticompetitivo en cada tramo de la ruta investigada. Ello también permite deducir que el resto de las Empresas Investigadas lo hicieron, de acuerdo con lo especificado en los Documentos 1 y 2, lo que consistió en un incremento respecto a los precios que se venían cobrando en el mercado<sup>64</sup>.

#### 5.5 Análisis de los descargos presentados por las Empresas Investigadas

95. Mediante escrito de 19 de abril de 2017, E.T. Unión presentó sus descargos a la Resolución de Inicio, señalando lo siguiente:
- (i) El Documento 1 se encuentra firmado únicamente por el señor Melendez. Al respecto, E.T. Unión no participó de ningún acuerdo conjunto.
  - (ii) El señor Melendez afirmó de manera unilateral que E.T. Unión formó parte del grupo denominado «Transportistas Asociados Cajabamba». Sin embargo, E.T. Unión no participó en alguna asociación de transportistas.
  - (iii) Se desconoce el autor del Documento 2 y la manera en que la autoridad lo obtuvo, por lo que se solicita su tacha y su no validez.
  - (iv) E.T. Unión incrementó sus precios luego de observar el comportamiento de las otras empresas en el mercado, considerando su estructura de costos y gastos operativos.
  - (v) La declaración brindada por su conductor, el señor César Lozano Estrada (en adelante, el señor Lozano), durante las entrevistas realizadas por la ORI Cajamarca, es unilateral y no resulta la persona idónea para brindar una manifestación en representación de E.T. Unión. Dicha declaración la realizó desde su propia percepción subjetiva, sin tener relación con la realidad.

<sup>62</sup> Cabe señalar que no se cuenta con los precios cobrados por E.T. Rojas para la ruta desde Cajamarca hasta San Marcos para el 2 y 3 de octubre, por lo que el primer día con el que se dispone de información sobre el precio cobrado durante la aplicación del acuerdo es el 4 de octubre de 2014.

<sup>63</sup> Cabe señalar que, incluso en los días donde el precio promedio diario (moda) no toma el valor acordado, se observa que E.T. Rojas cobró boletos con el precio acordado, sin embargo, dado que la frecuencia de los boletos cobrados al precio acordado es menor no son considerados como valor moda.

<sup>64</sup> Cabe precisar que de la información presentada por E.T. Rojas no se cuenta con información sobre los precios cobrados para determinados días. Sin embargo, es posible presumir que los precios observados alrededor de dichas fechas se mantuvieron vigentes. Así, por ejemplo, en la ruta desde Cajamarca hacia Cajabamba, no se dispone del precio de E.T. Rojas para el día 16 de diciembre de 2014. Sin embargo, se cuenta con el precio del 15 y 17 del mismo mes (S/ 15,00 soles en ambos casos), en tal sentido es razonable considerar que el precio señalado se mantuvo el 16 de diciembre de 2014.

- (vi) La Secretaría Técnica ha omitido pronunciarse respecto a lo manifestado por el personal de la empresa (en relación a los conductores entrevistados), siendo que estos precisaron que desconocían los motivos de la variación de los pasajes.
- (vii) Finalmente, E.T. Unión señaló que la Secretaría Técnica había descontextualizado las declaraciones de su representante.

En consideración de lo anterior, E.T. Unión solicitó que se declare la nulidad de la Resolución de Inicio en tanto que esta no habría sido motivada adecuadamente.

96. Por su parte, mediante escrito de 20 de diciembre de 2017, E.T. Rojas presentó sus descargos a la Resolución de Inicio, señalando lo siguiente:

- (i) En el denominado Documento 1 no se observa, en señal de conformidad, la firma de algún representante de E.T. Rojas.
- (ii) La empresa no forma parte de una asociación denominada «Transportistas Asociados Cajabamba»; por lo que las comunicaciones publicitadas no son vinculantes<sup>65</sup>.
- (iii) Las declaraciones brindadas por E.T. Texas, E.T. Unión y E.T. Melendez durante las visitas inspectivas realizadas por la Secretaría Técnica, no indican la participación de E.T. Rojas. En ese sentido, no se tienen indicios, mediante declaraciones verbales, de la participación de la empresa en la conducta investigada.
- (iv) Las declaraciones brindadas por los conductores de la empresa durante las entrevistas realizadas por la ORI Cajamarca en relación con el precio del servicio en cuestión, no indican que la variación del precio se haya debido a una práctica colusoria, sino que, en el caso particular de la empresa, se debió por los gastos y el mantenimiento de brindar el servicio.
- (v) La empresa modificó su precio en un monto y tiempo distinto al que lo hicieron las otras empresas de transporte (E.T. Unión y E.T. Melendez). Por ello, la citada eventualidad no podría constituirse como una práctica concertada; ello, en la medida en que dicha modificación de precios fue distinta al de las otras empresas (monto, tiempo y motivación).

En consideración de lo anterior, E.T. Rojas solicitó que se declare la nulidad de la Resolución de Inicio en tanto que esta no habría sido motivada adecuadamente.

97. En relación con el argumento expresado tanto por E.T. Unión como por E.T. Rojas referido a que el Documento 1 se encuentra firmado únicamente por el señor Melendez y que, por ende, podría constituirse en una manifestación brindada de manera exclusiva por dicha empresa, cabe señalar que, aun cuando dicho documento, podría haberse tratado de una declaración brindada de manera unilateral por tal empresa, los medios probatorios que obran en el expediente acreditan – a juicio de esta Comisión – que tal manifestación no fue resultado de

<sup>65</sup> En particular, la empresa señaló que en la medida que no existe una asociación, tampoco existe una delegación de facultades y/o poderes para que uno de sus miembros publicite información que eventualmente es falsa, incierta o no vinculante para las otras empresas de transporte.

Por otro lado, precisó que, el hecho de que los involucrados señalen su intención de crear una asociación, no debería generar per se una conducta a sancionar por parte de la Comisión, considerando como indicio una fotografía que posea como título el nombre de una asociación.

una actuación exclusiva de dicha empresa sino, más bien, de un actuar coordinado por parte de las Empresas Investigadas.

98. En efecto, con la finalidad de dilucidar la naturaleza de dicho documento, esta Comisión ha podido observar que la Secretaría Técnica realizó diversas acciones durante la presente investigación, recabando información adicional a la proporcionada por el Denunciante. Así, durante las diligencias llevadas a cabo con el apoyo de la ORI Cajamarca, se obtuvo, por ejemplo, el Documento 2 (de similar formato al Documento 1); asimismo, los propios representantes y los conductores de las Empresas Investigadas dieron mayores alcances sobre el acuerdo; finalmente, de la información de precios que obra en el expediente se puede observar que estos tuvieron una evolución conforme los alcances de los Documentos 1 y 2.
99. En tal sentido, esta Comisión considera que el contenido del Documento 1, analizado junto con el resto de medios probatorios que obran en el expediente, permite aseverar que existió un actuar coordinado por parte de las Empresas Investigadas, aun cuando dicho documento no fuera firmado por todas estas. En ese sentido, corresponde desestimar el presente extremo de los descargos de ambas empresas.
100. Por su parte, el argumento expresado tanto por E.T. Unión y E.T. Rojas referido a que no formaron parte de una asociación denominada «Transportistas Asociados Cajabamba» (debido a que no existió) y que, por ende, las publicaciones que haya realizado esta última no eran vinculantes, es necesario señalar que la existencia de una asociación conformada por las empresas investigadas (o la inexistencia de ella) no fue un aspecto primordial que determinó el inicio de la investigación llevada a cabo por la Secretaría Técnica.
101. Por el contrario, el numeral 13 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú<sup>66</sup> reconoce que toda persona tiene derecho a asociarse y a constituir asociaciones y diversas formas de organización jurídica sin fines de lucro, sin autorización previa y con arreglo a ley. Asimismo, esta Comisión ha reconocido el derecho a la libertad de asociación que tiene toda persona, señalando que la sola existencia de una asociación no es un indicio que pueda determinar una colusión entre competidores<sup>67</sup>.
102. Sin perjuicio de lo señalado, cabe reiterar que en el presente procedimiento no se ha investigado a una asociación, constituida formalmente como tal, sino a un

PC  
<sup>66</sup> Constitución Política del Perú  
Derechos fundamentales de la persona  
Artículo 2.- Toda persona tiene derecho:  
(...)

13. A asociarse y a constituir fundaciones y diversas formas de organización jurídica sin fines de lucro, sin autorización previa y con arreglo a ley. No pueden ser disueltas por resolución administrativa.

<sup>67</sup> Al respecto, en el considerando 92 de la Resolución 009-2008/CLC-INDECOPÍ del 25 de febrero de 2008 se señala lo siguiente: "Sobre el particular, esta Comisión considera pertinente precisar que si bien en ambos pronunciamientos se afirmó que la APESEG [Asociación Peruana de Empresas de Seguros] podría facilitar una supuesta práctica anticompetitiva, ello no deja de lado los aspectos positivos de la actividad del gremio ni cuestiona la licitud de su existencia. Al igual que las otras características del mercado citadas, la existencia de la APESEG no es un indicio sino un elemento que podría viabilizar, mas no determinar, una colusión entre competidores."



grupo de empresas que, para comunicar a los usuarios del servicio investigado su decisión de establecer los precios en determinados valores, usaron la denominación «Transportistas Asociados Cajabamba».

103. Para determinar cuáles son las empresas que, de manera coordinada, establecieron el precio del servicio investigado, en el mismo sentido de lo señalado por la Secretaría Técnica, la Comisión tomó en cuenta no solo la información contenida en los Documentos 1 y 2 sino también las declaraciones de los representantes y los conductores de las Empresas Investigadas. Adicionalmente, de manera complementaria, se ha considerado la información de los precios cobrados por tres de las Empresas Investigadas, tal como se ha analizado en la sección 5.4.
104. La denominación «Transportistas Asociados Cajabamba», a criterio de esta Comisión, es solo el título que utilizan las Empresas Investigadas para comunicar a sus usuarios que los precios establecidos fueron tomados de común acuerdo por todas las empresas que son miembros de tal agrupación. Así, como se ha podido apreciar, de acuerdo con el Documento 1 (octubre de 2014), las empresas que pertenecieron a dicho grupo fueron E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Unión, E.T. Melendez y C. Claudimar; por su parte, de acuerdo con el Documento 2 (diciembre de 2014), cuatro (4) de las empresas anteriormente mencionadas pertenecieron a dicho grupo.
105. En un mercado como el del servicio de transporte público de pasajeros en Cajamarca, un transportista puede verse disuadido de incrementar sus precios si no tiene la seguridad de que los demás transportistas también lo harán. En ese sentido, resulta razonable considerar que, para que el establecimiento de dichos precios tenga una aceptación por parte de la demanda en el mercado (usuarios del servicio) y que, por ende, las empresas cumplan con el acuerdo, era necesario que fuera comunicado a través de un colectivo, en este caso, denominado «Transportistas Asociados Cajabamba».
106. El comunicar a los usuarios de que todas (o la gran mayoría de) las empresas decidieron establecer sus precios en determinados valores puede tener el efecto de evitar que estos usuarios busquen proveedores alternativos que brinden el servicio; ello, en tanto que tienen el conocimiento de que todos las demás (o la gran mayoría) también han establecido sus precios en el valor señalado.
107. En tal sentido, considerando que la información contenida en el expediente acreditaría que las Empresas Investigadas – aun cuando no hayan formado parte de una asociación inscrita formalmente – coordinaron establecer los precios del servicio investigado, corresponde desestimar el presente extremo de los descargos de ambas empresas.
108. En relación con el argumento señalado por E.T. Unión referido a que se desconoce el autor del Documento 2 y la manera en que la autoridad lo obtuvo, por lo cual esta empresa interpuso una tacha en contra del Documento 2 (el cual consistía en un itinerario de salida y una lista de precios diferenciados por tramos en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa).



Cabe indicar que el artículo 242 del Código Procesal Civil, de aplicación supletoria al presente procedimiento administrativo sancionador, dispone la ineficacia de un documento por haberse probado su falsedad<sup>68</sup>. En atención a ello, corresponde examinar las circunstancias en las que el Documento 2 fue recabado.

109. El literal a) del artículo 15.2<sup>69</sup> y el artículo 15.3<sup>70</sup> de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas regulan las facultades de investigación de la Secretaría Técnica, otorgándole la facultad para efectuar investigaciones preliminares, visitas de inspección, con o sin previa notificación, en los locales de las personas naturales o jurídicas, sociedades irregulares y patrimonios autónomos a fin de recabar información pertinente para la investigación; facultades que resultan coherentes con el principio de verdad material<sup>71</sup>, en tanto permiten a la autoridad administrativa verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones.
110. En tal sentido, en atención a la normativa antes indicada, se atribuye a la Secretaría Técnica, como autoridad de investigación e instrucción, la capacidad

<sup>68</sup> Código Procesal Civil  
Ineficacia por falsedad de documento.-  
**Artículo 242.-** Si se declara fundada la tacha de un documento por haberse probado su falsedad, no tendrá eficacia probatoria. Si en proceso penal se establece la falsedad de un documento, éste carece de eficacia probatoria en cualquier proceso civil.

<sup>69</sup> Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobado por Decreto Legislativo 1034 y modificado por Decreto Legislativo 1205  
**Artículo 15.- La Secretaría Técnica. -**  
15.2. Son atribuciones de la Secretaría Técnica:  
(a) Efectuar investigaciones preliminares

<sup>70</sup> Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobado por Decreto Legislativo 1034 y modificado por Decreto Legislativo 1205  
**Artículo 15.- La Secretaría Técnica. -**  
15.3. Para el desarrollo de sus investigaciones, la Secretaría Técnica se encuentra facultada para:  
(...)  
(c) Realizar inspecciones, con o sin previa notificación, en los locales de las personas naturales o jurídicas, sociedades irregulares y patrimonios autónomos y examinar los libros, registros, documentación y bienes, pudiendo comprobar el desarrollo de procesos productivos y tomar la declaración de las personas que en ellos se encuentren. En el acto de la inspección podrá tomarse copia de los archivos físicos, magnéticos o electrónicos, así como de cualquier documento que se estime pertinente o tomar las fotografías o filmaciones que se estimen necesarias. Para ingresar podrá solicitarse el apoyo de la fuerza pública.  
La Secretaría Técnica deberá obtener autorización judicial previa para proceder al descerraje en caso hubiera negativa a la entrada en los locales o éstos estuvieran cerrados, así como para copiar correspondencia privada que pudiera estar contenida en archivos físicos o electrónicos, conforme al proceso especial que a continuación se detalla:  
(...)

<sup>71</sup> Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo 006-2017-JUS  
**Artículo IV.- Principios del procedimiento administrativo**  
1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:  
(...)  
1.11. Principio de verdad material. - En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.

En el caso de procedimientos bilaterales la autoridad administrativa estará facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes, sin que ello signifique una sustitución del deber probatorio que corresponde a estas. Sin embargo, la autoridad administrativa estará obligada a ejercer dicha facultad cuando su pronunciamiento pudiera involucrar también al interés público.



de realizar visitas de inspección en las cuales podrá tomar copia de los archivos físicos, magnéticos o electrónicos, así como de cualquier documento que se estime pertinente o tomar las fotografías o filmaciones que se estimen necesarias, entre otras que considerase pertinente.

111. La ORI Cajamarca, en coordinación con la Secretaría Técnica, realizó inspecciones a las empresas de transporte, entre ellas, las Empresas Investigadas, recabando un total de once (11) entrevistas a los conductores de las distintas empresas y la fotografía del Documento 2, que contenía una lista de precios diferenciados por tramos en la ruta Cajamarca – Cajabamba (información similar al Documento 1)<sup>72</sup>.
112. Por consiguiente, se verifica que la ORI – Cajamarca obtuvo una fotografía del Documento 2 en el marco de dicha diligencia, es decir, en cumplimiento de las coordinaciones antes indicadas.
113. Finalmente, cabe reiterar que el análisis conjunto de los medios probatorios que obran en el expediente permite – a juicio de esta Comisión – afirmar la veracidad del contenido del Documento 2, a diferencia de lo alegado por E.T. Unión. A mayor abundamiento, esta empresa no ha aportado pruebas que permitan comprobar la presunta falsedad de dicho documento, como lo dispone el artículo 301 del Código Procesal Civil<sup>73</sup>. Por todo lo expuesto, corresponde desestimar el presente extremo de los descargos de E.T. Unión.
114. Por su parte, E.T. Unión indicó que esta incrementó sus precios luego de observar el comportamiento de las otras empresas en el mercado, considerando su estructura de costos y gastos operativos. Al respecto es importante señalar que las declaraciones de los representantes de esta empresa indican que esta incrementó sus precios conforme a lo acordado con las empresas competidoras. En específico, se señaló lo siguiente:

**E.T. Unión:** (...) *incluso nosotros también estuvieron (sic) en el acuerdo, porque realmente, los carros no había ganancias, todo era para arreglar el carro, mantenimiento y todo lo demás, y las empresas en vez de crecer iban decreciendo. Los carros se acababan y todo lo demás, entonces entre las empresas nos reunimos y acordamos elevar el pasaje, acordamos entonces elevar el pasaje a quince soles.*

**Secretaría Técnica:** *¿En qué fecha fue esto?*

**E.T. Unión:** *Eso fue el 2014, pero fue un acuerdo entre todas las empresas porque la verdad, no rendían, nos estábamos yendo a pique.*

[Énfasis agregado]

115. Por lo tanto, aun en el supuesto de que E.T. Unión haya incrementado sus precios luego de observar el comportamiento de las otras empresas en el mercado, esto

<sup>72</sup> Información que obra a fojas 36 a 47 y reverso del expediente.

<sup>73</sup> Código Procesal Civil

**Artículo 301.-** La tacha u oposición contra los medios probatorios se interponen en el plazo que establece cada vía procedimental, contado desde notificada la resolución que los tiene por ofrecidos, precisándose con claridad los fundamentos en que se sustentan y acompañándose los medios probatorios respectivos. La absolución debe hacerse de la misma manera y en el mismo plazo, anexándose los medios probatorios correspondientes. (...)



no contradice la hipótesis de concertación, en tanto que, como se ha demostrado, este incremento ya estaba coordinado entre las Empresas Investigadas. En todo caso, únicamente implicaría que E.T. Unión condicionó la ejecución del acuerdo a que las demás empresas lo apliquen primero.

116. Por su parte, en relación con el argumento referido a que E.T. Unión modificó sus precios considerando su estructura de costos y gastos operativos, resulta pertinente señalar que, aún en el supuesto de que este haya sido el motivo por el cual elevó sus precios, esto no contradice la hipótesis de concertación puesto que, como se desprende de las declaraciones de los representantes de E.T. Unión, el acuerdo investigado fue motivado precisamente por un incremento en costos.
117. Ahora bien, es pertinente mencionar que un incremento de costos no significa que este haya sido en la misma proporción o en el mismo monto para todas las empresas. Por tanto, no todas las empresas reaccionan de la misma manera ante dicho incremento, en especial, considerando que cuando las empresas compiten en el mercado se ven forzadas a ser más eficientes. Así, ante un incremento de costos algunas empresas podrían optar por trasladar parte del aumento a los precios o reducir sus márgenes de ganancia, con la finalidad de obtener las preferencias de los consumidores.
118. En esa misma línea, se encuentra lo señalado por la Sala en su Resolución 0756-2013/SDC-INDECOPI del 10 de mayo de 2013, donde ante una alegación similar a la esgrimida por E.T. Unión, dicho colegiado manifestó que:

*"Al respecto, es cierto que factores exógenos o propios del mercado pueden influir en un incremento de precios, a los que se deberían sumar los costos que enfrentan de manera individual cada empresa. Sin embargo, al promover una actuación concertada, no se definen los precios conforme a la eficiencia empresarial de cada agente, sino como consecuencia de la distorsión generada por la recomendación gremial."*

119. Como se aprecia, el incremento de los costos no es una justificación para que agentes competidores fijen de manera concertada sus precios. Por lo tanto, corresponde desestimar el presente extremo de los descargos de esta empresa.
120. Sobre lo señalado por E.T. Unión referido a que la declaración brindada por su conductor, el señor Lozano, es unilateral y no resulta la persona idónea para brindar una manifestación en representación de la empresa, se debe mencionar que, según lo dispuesto en el artículo 2.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>74</sup>, las personas naturales que actúen en nombre y por encargo de personas jurídicas generan con sus actos responsabilidad en estas, sin que sea exigible para tal efecto condiciones de representación civil.

<sup>74</sup> Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada mediante Decreto Legislativo 1034 y modificada mediante Decreto Legislativo 1205.

**Artículo 2.- Ámbito de aplicación subjetivo**

2.2. Las personas naturales que actúan en nombre y por encargo de las personas jurídicas, sociedades irregulares, patrimonios autónomos o entidades mencionadas en el párrafo anterior, con sus actos generan responsabilidad en éstas, sin que sea exigible para tal efecto condiciones de representación civil.



121. Al respecto, mediante el Acta denominada «Declaración de Transportista» del 3 de diciembre de 2014<sup>75</sup>, el señor Lozano manifestó que el precio del servicio, desde Cajamarca hasta Cajabamba, se incrementó de diez soles (S/ 10,00) a quince soles (S/ 15,00) debido a que «(...) *el precio era muy bajo y todas las empresas acordaron subir el precio*». En atención de ello, resulta razonable concluir que, en calidad de trabajador de la empresa denunciada, el señor Lozano realizó el cobro de la nueva tarifa en atención a las órdenes y lineamientos de E.T. Unión, y que conocía que era resultado de un acuerdo coordinado por parte de las Empresas Investigadas.
122. Asimismo, resulta oportuno señalar que el uso de las declaraciones de los conductores de las empresas de transporte investigadas, como un elemento probatorio para acreditar la existencia de una conducta anticompetitiva, ha sido empleado en anteriores oportunidades por la Comisión y confirmado por la Sala Especializada en Defensa de la Competencia.
123. Como ejemplo, cabe mencionar que, mediante Resolución 031-2014/CLC-INDECOPI del 18 de julio de 2014, la Comisión sancionó a la Empresa de Transportes y Servicios Múltiples Nueva Era S.A.C. y a la Empresa de Transportes y Turismo 10 S.A. por incurrir en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada del precio del servicio de transporte urbano en la ruta Taricá – Huaraz – Bedoya. De la misma forma, mediante Resolución 022-2014/CLC-INDECOPI del 2 de junio de 2014, la Comisión sancionó a diversas empresas de transporte por incurrir en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada del precio del servicio de transporte público en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca<sup>76</sup>. En ambos casos, la Comisión consideró las declaraciones brindadas por los conductores de las empresas investigadas como un elemento de prueba. En consideración de lo anterior, corresponde desestimar el presente extremo de los descargos.
124. En relación con el argumento señalado por E.T. Unión referido a que la Secretaría Técnica omitió tomar en cuenta que algunos de los conductores entrevistados precisaron que desconocían los motivos de la variación de los pasajes, cabe precisar que dichas declaraciones en modo alguno enervan el valor probatorio de las declaraciones brindadas por el conductor que sí conocía que la referida variación fue producto del acuerdo investigado. Ello toma relevancia cuando, como ha sido explicado en el presente pronunciamiento, otros medios probatorios (como los Documentos 1 y 2 y las entrevistas llevadas a cabo a los representantes de E.T. Melendez, E.T. Texas y E.T. Unión) refuerzan las declaraciones brindadas por los conductores que sí conocían el motivo por el cual el precio del servicio de transporte había sido incrementado.
125. Sin perjuicio de ello, es posible que un trabajador o chofer no conozca los motivos de un incremento de precios, más aún cuando estos son resultado de un acuerdo anticompetitivo en tanto que estos acuerdos suelen estar rodeados de secretismo

<sup>75</sup> Ver foja 69 del Expediente.

<sup>76</sup> La Resolución 022-2014/CLC-INDECOPI fue confirmada por la Sala Especializada en Defensa de la Competencia mediante Resolución 247-2017/SDC-INDECOPI del 4 de mayo de 2017. Por su parte, la Resolución, 031-2014/CLC-INDECOPI no fue apelada por las empresas sancionadas, por lo tanto, fue consentida.



y son conocidos por una cantidad reducida de personas al interior de una empresa por el hecho de ser ilegales. Por lo tanto, esta Comisión considera que corresponde desestimar este argumento planteado por E.T. Unión.

126. En relación con el argumento señalado por E.T. Unión referido a que la Secretaría Técnica habría descontextualizado las declaraciones de su representante, cabe señalar que la empresa denunciada no ha manifestado cuál sería la correcta interpretación de estas afirmaciones, siendo que, por el contrario, esta Comisión ha podido observar que la Secretaría Técnica ha analizado en conjunto las declaraciones vertidas por el representante de E.T. Unión, así como las declaraciones de los representantes de las otras empresas denunciadas, concluyéndose que las Empresas Investigadas habrían incurrido en la realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de los precios en el servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa, el mismo que se comenzó a aplicar desde octubre de 2014. En consecuencia, conforme a lo mencionado, esta Comisión considera que los descargos presentados por E.T. Unión deben ser desestimados en este extremo.
127. En relación con el argumento señalado por E.T. Rojas referido a que las declaraciones brindadas por los representantes de E.T. Texas, E.T. Unión y E.T. Melendez no indican la participación de E.T. Rojas en el acuerdo investigado, esta Comisión, en el mismo sentido de lo señalado por la Secretaría Técnica, considera pertinente recalcar que ello no es correcto. Efectivamente, las declaraciones brindadas por los representantes de las empresas antes mencionadas durante las visitas de inspección sí indican que E.T. Rojas participó del acuerdo investigado. En particular, se cuenta con la declaración del representante de E.T. Melendez quien manifestó expresamente que E.T. Rojas participó del acuerdo. Así, a la pregunta realizada por la Secretaría Técnica «¿qué empresas se reunieron de esta ruta Cajamarca – Cajabamba?», este precisó lo siguiente: «*Quien les habla por Transportes Melendez, Transportes Rojas, Transportes Unión, Transportes Claudimar que viene a ser Mi Bus, Transportes Texas*». [Énfasis agregado]. De acuerdo con lo anterior, es posible señalar que las otras empresas reconocen a E.T. Rojas como miembro del cártel.
128. Por su parte, el representante de E.T. Unión señaló que «*Todas las empresas*» acordaron establecer los valores del servicio investigado. Así, considerando que, de la información remitida por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Cajamarca, se tiene conocimiento de que cinco (5) empresas de transporte brindaban el servicio investigado, precisamente, las empresas listadas en los Documentos 1 y 2, es razonable considerar que E.T. Rojas formó parte del acuerdo.
129. Sin perjuicio de lo anterior, es importante señalar que la participación de E.T. Rojas en el acuerdo investigado se sustenta en el análisis conjunto de los diversos medios probatorios que obran en el presente expediente. Así, por ejemplo, adicionalmente a las declaraciones recabadas por la Secretaría Técnica, la información contenida en los Documentos 1 y 2 demuestra que E.T. Rojas participó del acuerdo conforme a los valores señalados en dichos documentos.



Considerando ello, corresponde desestimar el presente argumento planteado por E.T. Rojas.

130. En relación con el argumento señalado por E.T. Rojas referido a que las declaraciones brindadas por los conductores de su empresa indican que la variación del precio se debió a un incremento en los gastos y el mantenimiento para la prestación del servicio, resulta oportuno reiterar que, aun cuando una variación de precios sea motivada por un incremento de costos, esto no enerva la responsabilidad de la empresa en el caso de que esta variación de precios haya sido coordinada con empresas competidoras.
131. Asimismo, cabe reiterar que estos tipos de acuerdos se caracterizan por su secretismo, clandestinidad y la eliminación o a veces inexistencia de evidencia. En tal sentido, es posible que algunos de los conductores entrevistados no conocieran el detalle de las coordinaciones realizadas por las Empresas Investigadas. Por lo demás y como ya ha sido señalado, existe evidencia que comprueba que este incremento de precios fue coordinado de manera conjunta por las Empresas Investigadas. Considerando ello, corresponde desestimar el presente argumento planteado por E.T. Rojas.
132. Finalmente, en relación con el argumento señalado por E.T. Rojas referido a que modificó su precio en un monto, tiempo y por motivos distintos al que lo hicieron las otras empresas de transporte (E.T. Unión y E.T. Melendez), y que, por lo tanto, no podría constituirse como una práctica concertada, corresponde indicar lo siguiente.
133. Respecto al monto incrementado, como se evidenció en la sección 5.4, E.T. Rojas incrementó sus precios en los montos señalados en los Documentos 1 y 2. No obstante, si bien en algunas ocasiones sus precios diarios promedio (moda) no fueron los montos acordados, el que haya cobrado otros precios no implica una desviación del acuerdo debido a que no se muestra un distanciamiento significativo y persistente que den cuenta un cambio de política de precios distinta al acuerdo investigado.
134. Sobre el momento de la ejecución, los acuerdos de precios entre empresas competidoras no necesariamente implican que todas las empresas concertadas apliquen el acuerdo en el mismo momento. De esta forma, puede existir un periodo de ajuste en el que las empresas modifiquen gradualmente su política de precios a lo acordado. Por ejemplo, en el "Caso Farmacias" se verificó un periodo de ajuste de diez días. De igual modo, en el caso "GLP Chiclayo" y "GLP Chimbote" se verificó un periodo de ajuste de quince y dieciocho días, respectivamente.
135. En el presente caso, se cuenta con dos fuentes de información acerca de los precios que E.T. Rojas cobró durante el periodo investigado: (i) la encuesta realizada a un conductor de esta empresa, durante las diligencias realizadas por la ORI Cajamarca el 2 y 3 de diciembre de 2014 y (ii) los boletos de viaje del servicio de transporte presentados por E.T. Rojas. Siendo esta última fuente más precisa respecto a las fechas en las que se modificaron los precios de la ruta investigada.



136. Sobre la declaración brindada por el conductor de E.T. Rojas, este indicó que la empresa modificó sus precios entre las ciudades de Cajamarca y Cajabamba en el mes de octubre de 2014, y que esta modificación implicó un incremento del pasaje de S/ 10,00 a S/ 15,00. Por su parte, la revisión de los boletos de viaje presentados por E.T. Rojas indican que esta empresa incrementó sus precios conforme a lo acordado en los Documentos 1 y 2, es decir, el 2 de octubre de 2014. En aquellos casos donde figuran fechas posteriores de incrementos, como, por ejemplo, que se incrementó el precio el 3 o 4 de octubre de 2014, es porque no se cuenta con información de los boletos de viaje del 2 y 3 de octubre de 2014.
137. En relación con la motivación que habría tenido E.T. Rojas para elevar el precio del servicio de transporte, esta Comisión considera que no es necesario demostrar que la motivación de cada empresa coludida fue la misma para acreditar que estas habrían alcanzado un acuerdo de fijación de precios. Lo relevante es que exista una voluntad concordante entre las empresas competidoras para fijar artificialmente el precio de un producto o servicio, independientemente de cual haya sido el móvil particular de cada empresa<sup>77</sup>. Considerando lo señalado en los párrafos precedentes, corresponde desestimar el argumento planteado por E.T. Rojas.
138. Por otro lado, cabe precisar que, durante la audiencia de Informe Oral llevada a cabo el 23 de marzo del 2018, E.T. Rojas señaló que: (i) las personas de su empresa referidas por algunas de las Empresas Investigadas (específicamente, ET. Melendez y E.T. Texas), no tienen una representación y, por lo tanto, su relación con la conducta infractora no implica que E.T. Rojas haya participado de la misma, (ii) su política de precios obedeció al calendario turístico de la región y no a la conducta imputada y (iii) en relación con las entrevistas realizadas por la Secretaría Técnica a los representantes de algunas de las Empresas Investigadas, no es adecuado considerar declaraciones en las que no se lea los derechos a los entrevistados ni aquellas en las que no se cuente con la presencia de los abogados de la parte.
139. Al respecto, en relación con el argumento (i), esta Comisión ha logrado verificar que, según la información contenida en el asiento B00002 de la Partida Registral 02057072 del Registro de Personas Jurídicas de SUNARP - Oficina Registral Cajamarca del 20 de mayo de 2009, los señores Carlos Rojas y Elmer Rojas, referidas por algunas de las Empresas Investigadas, han contado con el 25% del total de las participaciones de capital social de E.T. Rojas, cada uno, lo que significa que, en conjunto, habrían contado con la mitad de todas las participaciones disponibles del capital social de dicha empresa. De acuerdo con ello, esta Comisión considera que los señores Carlos Rojas y Elmer Rojas sí contaban con la capacidad de influir en la política de precios de E.T. Rojas y, por lo tanto, las referencias efectuadas sobre estos señores en algunas declaraciones permiten vincular a E.T. Rojas con la conducta investigada. Por lo tanto, corresponde desestimar dicho argumento planteado por E.T. Rojas.

<sup>77</sup> Es preciso reiterar que, las prácticas colusorias horizontales – como en el presente caso – se encuentran sujetas a una prohibición absoluta; en tal sentido, no es necesario acreditar los efectos de las conductas identificadas como infracciones; ello, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.



140. En relación con el argumento (ii) referido a que la evolución de los precios de E.T. Rojas habría obedecido al calendario turístico de la región, cabe señalar que, esta Comisión ha podido apreciar que el comportamiento de los precios de la referida empresa no refleja lo señalado por esta; ello, en tanto que no se observa que sus precios hayan variado en fechas específicas sino, más bien, que estos se mantuvieron estables en los precios acordados. De esta manera, el cambio de precios de octubre de 2014, al tener una duración de seis (6) meses, no es producto de una festividad particular sino es producto de un cambio permanente en la política de precios, la cual, como se ha visto anteriormente, fue resultado de un actuar coordinado entre las Empresas Investigadas.
141. En efecto, como se ha podido observar en los gráficos 2 y 3 de la presente Resolución, los precios establecidos por dicha empresa (así como el de las otras empresas) mostraron una estabilidad en los precios acordados durante todos los meses que duró el acuerdo. Considerando ello, corresponde desestimar el argumento planteado por E.T. Rojas.
142. Finalmente, la empresa E.T. Rojas manifestó su disconformidad con el hecho de que se tomen declaraciones en las que los entrevistados no contaron con la presencia de un abogado. Al respecto, cabe realizar las siguientes precisiones.
143. Respecto a las entrevistas realizadas a algunas de las Empresas Investigadas durante las visitas de inspección efectuadas el 26 de agosto de 2016, esta Comisión ha verificado que en todo momento la Secretaría Técnica cumplió con indicarles los derechos que le asistían en su calidad de investigados.

Así, por ejemplo, en las Cartas 553 y 556-2016/ST-CLC-INDECOPI, la Secretaría Técnica cumplió con informar a E.T. Unión y E.T. Texas, respectivamente, que podían contar con la presencia de un abogado durante el transcurso de la diligencia. Ello puede verificarse en el segundo párrafo de cada una de las comunicaciones antes mencionadas, el cual dispone lo siguiente:

*"(...) para el desarrollo de la referida visita es necesario contar con la colaboración inmediata del administrado para el ingreso a las instalaciones de la empresa u oficinas administrativas; así como su inmediata disposición para la realización de entrevistas. Cabe indicar que, de considerarlo pertinente, se podrá contar con la presencia de un abogado de su libre elección, sin que ello condicione el inicio y el desarrollo de la visita de inspección. Por tanto, es necesario resaltar que la diligencia no podrá interrumpirse por motivo alguno."*

[Énfasis agregado]

En ese sentido, la decisión de contar o no con un abogado durante la realización de las visitas de inspección, fue exclusiva de tales empresas y no de un accionar inadecuado por parte de la Secretaría Técnica.

144. De igual manera, la Secretaría Técnica cumplió con informar a cada una de las empresas que tenían la calidad de investigadas en la investigación preliminar de la cual se origina el presente procedimiento administrativo sancionador.



Efectivamente, mediante las Cartas 553 y 556-2016/ST-CLC-INDECOPI, la Secretaría Técnica informó a E.T. Unión y E.T. Texas lo siguiente:

*"Actualmente, la Secretaría Técnica se encuentra investigando el mercado de transporte de pasajeros en Cajamarca. En tal sentido, la visita de inspección se sustenta en la necesidad de reunir mayores elementos de juicio para el desarrollo de la referida investigación, en la cual usted tiene la condición de investigada."*

[Énfasis agregado]

145. Finalmente, cabe indicar que las declaraciones de los conductores de las Empresas Investigadas resultan complementarias a las declaraciones brindadas por los propios representantes de las Empresas Investigadas, ya que reiteran un hecho que fue luego confirmado por tales representantes: que el incremento de precios investigado se produjo como consecuencia de una concertación entre empresas competidoras. Además, no puede sostenerse que las declaraciones de los choferes (no investigados) deben observar el mismo rigor formal de los sujetos que son investigados. Por último, aun cuando se considere que la validez de dichos testimonios dependía de la presencia de un abogado que instruyera a los conductores acerca de las repercusiones de sus declaraciones, ello no enerva que la conducta investigada se encuentre probada gracias al análisis conjunto de la información contenida en los Documentos 1 y 2 y de la información brindada por los representantes de E.T. Melendez, E.T. Texas y E.T. Unión en sus declaraciones.
146. Por todo lo expuesto y de acuerdo con la información analizada en el presente expediente, es posible concluir que E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Melendez, E.T. Unión y C. Claudimar realizaron prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada del precio del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa, en la región Cajamarca.

## VI. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN

### 6.1 Reglas para la determinación de la sanción

147. Habiéndose demostrado que E.T. Melendez, E.T. Unión, E.T. Texas, C. Claudimar y E.T. Rojas incurrieron en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdo para la fijación concertada del precio del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa, en la región Cajamarca, desde octubre de 2014, corresponde determinar una sanción adecuada para cada una de dichas empresas.
148. El numeral 3 del artículo 246 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, el TUO de la LPAG) consagra el principio de razonabilidad como uno de los principios especiales de la potestad sancionadora administrativa, en los siguientes términos:

**3. Razonabilidad.** - Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Sin embargo, las sanciones a ser aplicadas deben



*ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, observando los siguientes criterios que se señalan a efectos de su graduación:*

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

149. Las sanciones de tipo administrativo tienen como principal objetivo disuadir o desincentivar la realización de infracciones por parte de los administrados. Ello implica que la magnitud de dichas sanciones debe ser igual o superior al beneficio de realizar las infracciones. El objetivo es garantizar que las sanciones administrativas tengan realmente un efecto disuasivo, no solo sobre las empresas infractoras sino sobre el resto de agentes económicos del mercado. Sin perjuicio de ello, la autoridad de competencia tiene la posibilidad de graduar la sanción, incrementándola o reduciéndola, en función de los respectivos criterios agravantes o atenuantes que resulten aplicables en cada caso concreto.

150. Al respecto, el artículo 44 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas establece los criterios para determinar la gravedad de la infracción y graduar la sanción en los procedimientos sobre conductas anticompetitivas:

- El beneficio ilícito esperado por la realización de la infracción;
- La probabilidad de detección de la infracción;
- La modalidad y el alcance de la restricción de la competencia;
- La dimensión del mercado afectado;
- La cuota de mercado del infractor;
- El efecto de la restricción de la competencia sobre los competidores efectivos o potenciales, sobre otras partes en el proceso económico y sobre los consumidores;
- La duración de la restricción de la competencia;
- La reincidencia de las conductas prohibidas; o,
- La actuación procesal de la parte.

PC /  
151. Los dos primeros criterios, el beneficio ilícito esperado y la probabilidad de detección de la infracción, están directamente vinculados con el principio de razonabilidad. En efecto, considerando que la sanción debe cumplir una función disuasiva, debe procurarse que sea mayor que los beneficios que el infractor obtendría como consecuencia de su conducta ilícita.

152. El beneficio ilícito esperado es el beneficio extraordinario real o potencial que obtuvo o pudo haber obtenido el infractor a la norma y que motivó su decisión de participar en una conducta anticompetitiva. En ese sentido, desincentivar la realización de una conducta anticompetitiva implica que el infractor y los demás agentes económicos del mercado internalicen que todo el beneficio extraordinario derivado de una infracción les será extraído cuando la autoridad de competencia detecte la existencia de dicha infracción.



elemento es importante debido a que el infractor podría considerar que, aun cuando pierda el beneficio extraordinario como consecuencia de la imposición de una sanción, le conviene realizar la infracción si no existe mayor riesgo de ser detectado.

154. Por lo tanto, para desincentivar una infracción que difícilmente será detectada, es necesario imponer una multa superior al beneficio extraordinario, con la finalidad de que los infractores reciban el mensaje de que, si bien puede ser difícil que la autoridad de competencia detecte su infracción, cuando ello ocurra, la sanción correspondiente será incrementada en una proporción equivalente a esta dificultad de detección.
155. Estos dos criterios permitirán determinar un monto base de la multa que, en atención al principio de razonabilidad, garantice el cumplimiento de la función disuasiva de la sanción.
156. No obstante, también debe considerarse otras circunstancias vinculadas con la conducta infractora, que permitirán apreciar su real dimensión y, en tal sentido, motivarán el incremento o la disminución de la multa base, en virtud del principio de proporcionalidad<sup>78</sup>.
157. Así, criterios como la dimensión del mercado afectado, los efectos reales y potenciales generados sobre otros competidores y los consumidores, la participación de mercado del infractor y la duración de la conducta ilícita, son factores que permiten apreciar las repercusiones de la conducta infractora y, de esta manera, ayudan a establecer la gravedad de la infracción.
158. Del mismo modo, y siguiendo la jurisprudencia de la Sala, criterios como la indebida actuación procesal y la reincidencia pueden ser considerados como agravantes de la sanción y, por lo tanto, pueden incrementar la multa base determinada a partir del principio de razonabilidad<sup>79</sup>.

## 6.2 Cálculo de la multa correspondiente para las Empresas Investigadas

159. De acuerdo con las reglas para la determinación de la multa, esta se calcula en base al beneficio extraordinario y la probabilidad de detección, de modo que el monto obtenido cumpla con la función de disuadir la infracción.
160. De acuerdo con lo anterior, para el cálculo de la multa base, se ha considerado el beneficio extraordinario y la probabilidad de detección. De este modo, a mayor

<sup>78</sup> "En efecto, es en el seno de la actuación de la Administración donde el principio de proporcionalidad cobra especial relevancia, debido a los márgenes de discreción con que inevitablemente actúa la Administración para atender las demandas de una sociedad en constante cambio, pero también, debido a la presencia de cláusulas generales e indeterminadas como el interés general o el bien común, que deben ser compatibilizados con otras cláusulas o principios igualmente abiertos a la interpretación, como son los derechos fundamentales o la propia dignidad de las personas (...)". Ver fundamento jurídico 17 de la sentencia del Tribunal Constitucional del 11 de octubre de 2004, recaída en el Expediente 2192-2004-AA /TC.

<sup>79</sup> Sobre la obligación de las partes de observar una adecuada conducta procesal y la consideración del incumplimiento de este deber como factor agravante, ver Resolución 0352-2008/TDC-INDECOPI del 26 de febrero de 2008. Respecto de la reincidencia como factor agravante para la imposición de una multa, ver Resolución 0839-2009/TDC-INDECOPI del 29 de abril de 2008.



beneficio extraordinario, mayor deberá ser la multa. De forma similar, a menor probabilidad de detección, mayor deberá ser la multa. En ese sentido, el cálculo de la multa se realizará partiendo de la siguiente fórmula<sup>80</sup>:

$$\frac{B_{Ext}}{P_{det}} \leq Multa$$

161. En primer lugar, se determinará el beneficio ilícito extraordinario, concepto que incluye el beneficio anticompetitivo real o potencialmente obtenido por las empresas infractoras como consecuencia de la realización de la infracción. Luego, se determinará la Multa Base dividiendo el beneficio ilícito extraordinario entre la probabilidad de detección de la conducta anticompetitiva.
162. En el presente caso, el beneficio ilícito extraordinario está representado por los beneficios que habrían logrado obtener las empresas investigadas como consecuencia de la variación conjunta de precios.
163. Así, la Multa Base en el presente caso, se deriva de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$Multa Base = \frac{(P'_{concertación} - P'_{competitivo}) * Q'}{Pr_d}$$

Donde:

- $P'_{concertación}$  : Es el precio concertado.
- $P'_{competitivo}$  : Es el precio o valor referencial.
- $Q'$  : Es la cantidad de unidades vendidas durante el periodo de infracción.
- $Pr_d$  : Es la probabilidad de detección de la conducta.

<sup>80</sup> Formalmente se llega a dicho resultado de la siguiente manera:

$$BE^{NL} = (B^{NL} - Multa)(P_{det}) + (B^{NL})(1 - P_{det})$$

$$BE^{NL} = B^{NL} P_{det} - Multa P_{det} + B^{NL} - B^{NL} P_{det}$$

$$BE^{NL} = B^{NL} - Multa P_{det} \leq B^L$$

$$(B^{NL} - B^L) - Multa P_{det} \leq 0$$

$$B_{Ext} \leq Multa P_{det}$$

$$\frac{B_{Ext}}{P_{det}} \leq Multa$$

Donde:

$BE^{NL}$  = Beneficio esperado de no cumplir la ley

$B^{NL}$  = Beneficio de no cumplir la ley

$B^L$  = Beneficio de cumplir la ley

$P_{det}$  = Probabilidad de detección

$B_{Ext}$  = Beneficio extraordinario



164. El símbolo  $i$  de la ecuación anterior es un símbolo diferenciador por empresa, por lo que existirán beneficios ilícitos extraordinarios y multas distintas por empresa infractora. Sin perjuicio de ello, considerando que se trata de una práctica colusoria horizontal realizada en conjunto por las empresas infractoras, la probabilidad de detección será común a ambas empresas.
165. Como se ha desarrollado en las secciones 4 y 5 de la presente Resolución, en el acuerdo analizado participaron E.T. Texas, E.T. Rojas, E.T. Melendez, E.T. Unión y C. Claudimar y este acuerdo abarcó el transporte entre Cajamarca y Cajabamba (y viceversa) así como el transporte desde estas dos ciudades hacia determinados destinos intermedios.
166. El acuerdo de fijación de precios implicó que las empresas perciban un beneficio ilícito al aplicar un incremento sobre el precio competitivo o al fijar el mismo en un determinado valor y no permitir que las condiciones naturales de mercado lo definan.
167. Considerando que E.T. Unión, C. Claudimar y E.T. Texas no brindaron información sobre los precios que cobraron durante el periodo investigado en las rutas con origen en Cajamarca hacia los distintos destinos, es criterio de esta Comisión tomar en cuenta la información proporcionada por las otras empresas para estimar el margen anticompetitivo que las Empresas Investigadas habrían obtenido. El siguiente cuadro muestra las variaciones que habrían determinado las empresas para las rutas desde Cajamarca hacia Cajabamba y las ciudades intermedias.

**Cuadro 2**  
**Diferencia entre el precio concertado y el precio competitivo de los viajes**  
**con origen en Cajamarca ( $P^i_{concertación} - P^i_{competitivo}$ ) para cada ruta**

Desde Cajamarca hacia:	Precio competitivo (S/ por pasaje)	Precio concertado	$P^i_{concertación} - P^i_{competitivo}$ (S/ por pasaje)
San Marcos	7,0	8,0	1,0
Ichocan	8,0	10,0	2,0
Chancay	8,0	10,0	2,0
Aguas Calientes	9,0	12,0	3,0
Malcas	10,0	13,0	3,0
Cajabamba	10,0	15,0	5,0

Fuente: Empresas Investigadas

Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia

168. Por otro lado, en relación con los márgenes que se habrían aplicado en las rutas desde Cajabamba hacia Cajamarca y los destinos intermedios, no se cuenta con información de ventas de todas las Empresas Investigadas. Por ello, se aplicará el margen promedio aplicado en las rutas con origen en Cajamarca que asciende a 29,65%. Esta estimación se muestra en el cuadro siguiente.

[Cuadro en la siguiente página]



**Cuadro 3**  
**Diferencia entre el precio concertado y el precio competitivo de los viajes**  
**con origen en Cajabamba ( $P^i_{concertación} - P^i_{competitivo}$ ) para cada ruta**

Desde Cajabamba hacia:	Precio competitivo (S/ por pasaje) *	Precio concertado	$P^i_{concertación} - P^i_{competitivo}$ (S/ por pasaje)
San Marcos	6,0	8,0	2
Ichocan	5,0	7,0	2
Chancay	5,0	7,0	2
Aguas Calientes	4,0	5,0	1
Malcas	3,0	4,0	1
Cajamarca	10,0	15,0	5

\* El precio competitivo se ha definido como el valor que, al incrementarse en 29,65% resulta en los precios concertados. Asimismo, se ha redondeado este valor a cero decimales.

Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

169. La cantidad de pasajeros que cada empresa habría atendido durante el periodo investigado se calcula a partir de las declaraciones de los conductores de cada empresa. Al respecto, en el Acta denominada «Declaración de Transportista» del 2 y 3 de diciembre de 2014, los conductores de las Empresas Investigadas señalaron la cantidad de unidades de transporte que tuvo su respectiva empresa y el número de pasajeros que estas unidades transportaban en un recorrido de ida y vuelta.
170. De esta manera, multiplicando la cantidad de pasajeros que cada unidad transportaba por la cantidad de unidades de transporte se puede calcular la cantidad de pasajeros totales que cada empresa de transporte potencialmente habría atendido en un día. Luego, multiplicando esta cantidad por la cantidad de días que duró el acuerdo (181 días) se calcula la cantidad de pasajeros totales que cada empresa habría atendido potencialmente durante la ejecución de la conducta.
171. En relación con la duración esperada de la práctica concertada, a criterio de esta Comisión la misma duró hasta que una de las Empresas Investigadas se desvió del precio acordado. En el presente caso, este acuerdo habría sido de ciento ochenta y un (181) días, considerando como fecha de inicio el 2 de octubre de 2014 y considerando como fecha de fin el 31 de marzo de 2015.
172. Al respecto, cabe señalar que los representantes de E.T. Unión indicaron que la duración del acuerdo habría sido de, por lo menos, 5 meses<sup>81</sup>. Sin embargo, esta aproximación es precisada posteriormente con el escrito del 6 de noviembre de 2017 de E.T. Rojas en el que señala que dejó de brindar el servicio investigado a partir de abril de 2015. Por lo tanto, a criterio de esta Comisión, la valoración conjunta de lo manifestado por E.T. Unión y E.T. Rojas conllevaría a concluir que el acuerdo investigado finalizó el 31 de marzo de 2015, es decir, cuando una de las Empresas Investigadas abandonó el acuerdo.

<sup>81</sup> Extracto de la entrevista realizada a los representantes de E.T. Unión durante la diligencia del 26 de agosto de 2016 en la ciudad de Cajamarca:

Secretaría Técnica: *Teniendo eso en consideración, ¿un mes, una semana?* [duración del acuerdo]

E.T. Unión: *Unos 4 meses, 5 meses por lo menos.*



**Cuadro 4**  
**Cálculo de la cantidad de pasajeros totales que atendieron las empresas de transporte durante la ejecución de la conducta**

Empresa	unidades de transporte (a)	Pasajeros por día transportados por cada unidad de transporte (b)	Cantidad de pasajeros al día (c)=(a)x(b)	Cantidad de pasajeros durante la aplicación del acuerdo (d)=(c)x(181)
E.T. Texas	4	30	120	21 720
E.T. Rojas	2	29	58	10 498
E.T. Melendez	11	29	319	57 739
E.T. Unión*	3	18	54	9 774
	1	30	30	5 430
	1	29	29	5 249
C. Claudimar	2	29	58	10 498

\* Se entrevistó a tres transportistas de E.T Unión y cada uno de ellos indicó que su vehículo transportaba una cantidad diferente de pasajeros al día (18, 30 y 29) y que esta empresa tendría cinco unidades de transporte en total. Para estimar la cantidad de pasajeros que habría transportado las dos unidades sobre las que no se cuenta con información, es criterio de esta Comisión considerar la menor capacidad reportada por sus transportistas (18 pasajeros al día).

Fuente: Empresas Investigadas.

Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

173. Considerando que el acuerdo contenía distintos destinos desde Cajamarca y Cajabamba, es necesario estimar la cantidad de pasajeros que habría tenido cada empresa en el trayecto de ida y en el trayecto de vuelta. En primer lugar, los conductores señalaron un número total de pasajeros en un trayecto de ida y vuelta, en tal sentido, resulta razonable considerar que, para cada empresa, la mitad de los pasajeros que atendieron realizaron el viaje de ida y la mitad el viaje de vuelta.
174. Luego, para calcular la cantidad de pasajeros que se habrían dirigido a cada destino en particular (es decir, hacia los destinos de Aguas Calientes, Cajabamba, Chancay, Ichocan, Malcas y San Marcos) se utiliza un ponderador que considera dos factores, la población de cada ciudad y su distancia con respecto a Cajamarca y Cajabamba, para los viajes de ida y vuelta, respectivamente<sup>82</sup>.
175. En cuanto al factor de población, el cuadro siguiente muestra la población de cada ciudad a la cual podían dirigirse los pasajeros en los viajes de ida y en los viajes de vuelta.

[Cuadro en la siguiente página]

<sup>82</sup> Ello, en el mismo sentido de lo desarrollado por la Sala Especializada en Defensa de la Competencia en su Resolución 0247-2017/SDC-INDECOPI del 4 de mayo de 2017.



**Cuadro 5**  
**Población por ciudad y porcentajes sobre el total de población**

De Cajamarca hacia:	Población		De Cajabamba hacia:	Población	
	Cantidad	Factor (%)		Cantidad	Factor (%)
San Marcos	11 000	39,9%	San Marcos	11 000	8,0%
Ichocan	100	0,4%	Ichocan	100	0,1%
Chancay	800	2,9%	Chancay	800	0,6%
Aguas Calientes	350	1,3%	Aguas Calientes	350	0,3%
Malcas	300	1,1%	Malcas	300	0,2%
Cajabamba	15 000	54,4%	Cajamarca	125 000	90,9%
Total	27 550		Total	137 550	

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática.  
Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

176. Como se puede observar, los destinos con el mayor factor de población son las ciudades de Cajabamba (54,4%) y Cajamarca (90,9%), para los viajes de ida y vuelta, respectivamente.
177. En relación con el factor de distancia, el cuadro siguiente muestra la distancia que tendría cada ciudad desde Cajamarca y desde Cajabamba, para los viajes de ida y vuelta, respectivamente.

**Cuadro 6**  
**Distancias desde la ciudad de origen por ciudad y porcentajes**

De Cajamarca a:	Distancia		De Cajabamba a:	Distancia	
	Cantidad (KM)	Factor (%)		Cantidad (KM)	Factor (%)
San Marcos	63,3	12,3%	Cajamarca	122,0	36,2%
Ichocan	72,3	14,0%	San Marcos	58,5	17,3%
Chancay	74,7	14,5%	Ichocan	49,7	14,7%
Aguas Calientes	88,4	17,1%	Chancay	47,2	14,0%
Malcas	95,6	18,5%	Aguas Calientes	33,6	10,0%
Cajabamba	122,0	23,6%	Malcas	26,3	7,8%
Total	516		Total	337	

Fuente: Google Maps.  
Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

178. Como se puede observar, el factor es mayor mientras mayor sea la distancia entre las ciudades analizadas. Así, los viajes entre las ciudades de Cajamarca y Cajabamba tienen asignado el mayor factor, tanto de ida como de vuelta.

179. De esta forma, para estimar el ponderador final, y de acuerdo con la metodología propuesta por Helliwell y Verdier<sup>85</sup>, se considera que el factor población es directamente proporcional a la cantidad de pasajeros que viajan entre dos ciudades mientras que el factor distancia es inversamente proporcional. En detalle, primero se divide el factor población entre el factor distancia y, luego, al resultado se le divide entre la suma de todos los factores.

**Cuadro 7**  
**Calculo del ponderador final para cada ciudad**

De Cajamarca a:	$\frac{\text{Factor}(\text{población})}{\text{Factor}(\text{distancia})}$	Ponderador final (%)	De Cajabamba a:	$\frac{\text{Factor}(\text{población})}{\text{Factor}(\text{distancia})}$	Ponderador final (%)
San Marcos	3,26	55,0	Cajamarca	2,51	81,7
Ichocan	0,03	0,4	San Marcos	0,46	15,0
Chancay	0,20	3,4	Ichocan	0,00	0,2
Aguas Calientes	0,07	1,3	Chancay	0,04	1,4
Malcas	0,06	1,0	Aguas Calientes	0,03	0,8
Cajabamba	2,30	38,9	Malcas	0,03	0,9
Total	6		Total	3	

Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

180. Luego, aplicando los porcentajes encontrados, se calcula la cantidad de pasajeros que habrían tenido como destino cada ciudad contenida en el acuerdo. Esto se muestra en el cuadro siguiente:

**Cuadro 8**  
**Estimación de pasajeros atendidos para los viajes con origen en Cajamarca y Cajabamba hacia cada ruta\***

Empresa	De Cajamarca a:					
	Aguas Calientes	Cajabamba	Chancay	Ichocan	Malcas	San Marcos
E.T. Texas	136	4 226	368	47	107	5 973
E.T. Rojas	65	2 042	177	22	52	2 887
E.T. Melendez	361	11 235	978	126	286	15 879
E.T. Unión	66	2 077	180	23	53	2 936
C. Claudimar	65	2 042	177	22	52	2 887

[Continúa en la siguiente página]

<sup>85</sup> HELLIWELL, J. y VERDIER, G. Measuring Internal Trade Distances: A New Method Applied to Estimate Provincial Border Effects in Canada. The Canadian Journal of Economics. Vol 34, N° 4, 2001.



Empresa	De Cajabamba a:					
	Aguas Calientes	Cajamarca	Chancay	Ichocan	Malcas	San Marcos
E.T. Texas	90	8 877	146	17	98	1 629
E.T. Rojas	43	4 290	70	8	47	787
E.T. Melendez	239	23 598	390	46	262	4 330
E.T. Unión	44	4 364	72	8	48	800
C. Claudimar	43	4 290	70	8	47	787

\* En caso de haberse encontrado valores decimales, las cifras fueron redondeadas a menos.  
Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

181. Luego, aplicando los márgenes correspondientes a cada ruta se obtiene los beneficios extraordinarios que habrían obtenido las empresas por la realización de la conducta. Esto se muestra en el cuadro siguiente:

**Cuadro 9**  
**Estimación de los beneficios extraordinarios percibidos por las empresas por cada viaje con origen en Cajamarca y Cajabamba hacia cada tramo de la ruta investigada**

Empresa	De Cajamarca hacia (S/):					
	Aguas Calientes	Cajabamba	Chancay	Ichocan	Malcas	San Marcos
E.T. Texas	408	21 130	736	94	321	5 973
E.T. Rojas	195	10 210	354	44	156	2 887
E.T. Melendez	1 083	56 175	1 956	252	858	15 879
E.T. Unión	198	10 385	360	46	159	2 936
C. Claudimar	195	10 210	354	44	156	2 887

Empresa	De Cajabamba hacia (S/):					
	Aguas Calientes	Cajamarca	Chancay	Ichocan	Malcas	San Marcos
E.T. Texas	90	44 385	292	34	98	3 258
E.T. Rojas	43	21 450	140	16	47	1 574
E.T. Melendez	239	117 990	780	92	262	8 660
E.T. Unión	44	21 820	144	16	48	1 600
C. Claudimar	43	21 450	140	16	47	1 574

Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

182. Considerando lo anterior, se calculan los beneficios extraordinarios de cada una de las empresas infractoras para todas las rutas, lo que suma en total trescientos noventa y tres mil treinta y tres y 00/100 (S/ 393 033,00).
183. Asimismo, de acuerdo con la fórmula para el cálculo de la multa base antes señalada, corresponde dividir el beneficio extraordinario entre la probabilidad de detección. A criterio de esta Comisión, el porcentaje de la probabilidad de detección deriva esencialmente de la capacidad de la autoridad de competencia para detectar y acreditar la existencia de cárteles. Así, existen ciertos factores que inciden en dicho valor, que ocasiona que el porcentaje de probabilidad de detección varíe dependiendo del nivel de dificultad para detectar un cártel de precios.



184. Entre dichos factores se encuentran la forma de inicio de una investigación (si esta proviene de una denuncia o es una acción de oficio por parte de la autoridad), el acceso o la disponibilidad a base de datos que permiten analizar el comportamiento estratégico de los agentes económicos en el mercado investigado, las estrategias utilizadas por los agentes económicos para ocultar la evidencia del cártel ante la autoridad, ya sea manteniendo fragmentadas o dispersas dichas evidencias o manteniéndolas en medios de difícil acceso para la autoridad (por ejemplo, en correos electrónicos, comunicaciones telefónicas); y, el tipo de mecanismo por medio del cual se desarrolló la conducta infractora (por ejemplo, coordinaciones que se realizan a través de un tercero dando apariencia de legalidad).
185. A efectos de mantener los criterios utilizados en anteriores casos; es importante tomar en cuenta que esta Comisión ha sancionado un caso con una probabilidad de detección de 15%, debido a que la conducta tenía las siguientes características: (i) la investigación se inició de oficio; (ii) no se tenía acceso a una base de datos disponible para evaluar el comportamiento de los agentes infractores; (iii) se mantuvo un mecanismo de coordinación a través de un tercer agente para darle una apariencia de legalidad y encubrir el cártel de precios; y, (iv) se tuvo una estrategia para ocultar o eliminar cualquier huella o indicio de la realización de la conducta anticompetitiva<sup>84</sup>.
186. No obstante, la Comisión también ha sancionado casos con una probabilidad de detección de 60% cuando dichas infracciones han tenido las siguientes características: (i) las investigaciones se iniciaron mediante denuncia; (ii) se tenía acceso y disponibilidad total a la base de datos con información precisa y detallada sobre las variables que son materia de investigación (por ejemplo, precios, cantidades y cotizaciones)<sup>85</sup>; y, (iii) existía carencia o insuficiencia de una estrategia para el ocultamiento de evidencia del cártel (por ejemplo, los medios probatorios provenían de declaraciones expresas en medios de comunicación, actas de acuerdo de precios publicadas o de fácil acceso público, medios probatorios no fragmentados ni dispersos)<sup>86</sup>.
187. La presente infracción posee las siguientes características: (i) la investigación se debe a una denuncia informativa; (ii) no se contaba con acceso a una fuente de información pública de precios del mercado investigado, (iii) las empresas no contaron con una estrategia para ocultar o eliminar pruebas; y (iv) la evidencia documental recabada fue relativamente fácil de obtener dado que fue publicada por las empresas investigadas y señalada por las propias empresas en sus declaraciones.
188. Por lo tanto, es posible concluir que en este caso la probabilidad de detección es de 60%, es decir una alta probabilidad, dado que se presentan características asociadas a este tipo de escenarios. A continuación, se presenta las

<sup>84</sup> Resolución 078-2016/CLC-INDECOPÍ, ver considerando 825.

<sup>85</sup> Resolución 019-2016/CLC-INDECOPÍ, ver considerando 545.

<sup>86</sup> Por ejemplo, Resolución 029-2014/CLC-INDECOPÍ confirmada mediante Resolución 037-2017/SDC-INDECOPÍ (caso Puno 2), Resolución 075-2015/CLC-INDECOPÍ (caso Notarios).



características de las infracciones que han registrado probabilidades de detección de 15%, 30% y 60%.

**Cuadro 10**  
**Criterios sobre la probabilidad de detección**

Características de la infracción	Probabilidad		
	60%	30%	15%
Tipo de investigación	Denuncia / Clemencia Tipo "A"	Iniciativa de la autoridad	Iniciativa de la autoridad
Acceso a Base de Datos	Si (exacta / completa)	Si (aproximada)	No
Estrategia para ocultar o eliminar las pruebas	No	Si (evidencia fragmentada y dispersa)	Si (expresamente)
Mecanismo de coordinación	-	-	Tercer agente cuya intervención da apariencia de legalidad a la conducta

Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

189. Asimismo, cabe señalar que en otros casos que involucraron el servicio de transporte público de pasajeros esta Comisión ha considerado una probabilidad de detección de 60%. Así, por ejemplo, mediante Resolución 009-2017/CLC-INDECOPI del 16 de marzo de 2017 la Comisión sancionó a diversas empresas de transporte considerando dicho valor<sup>87</sup>.
190. Así, aplicando una probabilidad de detección del 60%, se ha obtenido una multa base de seiscientos cincuenta y cinco mil cincuenta y cinco y 00/100 (S/ 655 055,00).
191. Por último, se ha actualizado la Multa Base (beneficio esperado) a la fecha de la presente Resolución utilizando el Índice de Precios al Consumidor (IPC)<sup>88</sup>, por lo que el monto de las multas ajustadas por inflación ascendería, en total, a setecientos doce mil novecientos sesenta y un con 64/100 (S/ 712 961,64) o ciento

<sup>87</sup> Ello, en el mismo sentido de lo señalado por la Comisión en la Resolución 022 y 023-2014/CLC-INDECOPI del 2 y 10 de junio de 2014, respectivamente, mediante la cual la Comisión sancionó a la Empresa de Transportes 25 de Noviembre S.R.L., Empresa de Transportes Merma Hermanos S.R.L., Empresa de Transportes Santísima del Carmen Express S.R.L., y Empresa de Transportes Unidos Tours Choquehuanca S.R.L., por la realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdos o prácticas concertadas, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte público a nivel regional en la ruta Juliaca-Pucará-Choquehuanca; y, a Perú Travel Explorer S.R.L., por la realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdo para la fijación concertada de los precios de los servicios turísticos ofrecidos en Chachapoyas durante el 2010 junto con otras agencias de turismo de dicha ciudad.

Asimismo, Resolución 031-2014/CLC-INDECOPI del 18 de julio de 2014, mediante la cual la Comisión sancionó a Empresa de Transportes y Servicios Múltiples Nueva Era S.A.C. y Empresa de Transportes y Turismo 10 S.A. por incurrir en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios, destinadas a incrementar los pasajes del servicio de transporte urbano provincial de pasajeros en los tramos Taricá-Huaraz y Huaraz-Bedoya de la ruta Taricá-Huaraz-Bedoya, ejecutando dicho acuerdo desde el 1 de marzo de 2012 hasta el 30 de noviembre de 2012.

<sup>88</sup> La actualización señalada se ha realizado sobre el beneficio ilícito obtenido por las empresas. En detalle, se actualizó el beneficio ilícito considerando el IPC de último mes en que duró la conducta, es decir marzo de 2015 y el IPC de marzo de 2018 que corresponde al último cálculo del IPC antes de que se emita la presente resolución. En detalle, el factor de actualización sería de 1,088399861 = (128,54/118, 1).



setenta y un con 80/100 (171,80) Unidades Impositivas Tributarias (UIT), como se puede apreciar en el siguiente cuadro.

**Cuadro 11**  
**Cálculo de la Multa Base Actualizada\***

Empresa	Beneficio Extraordinario (S/)	Probabilidad de Detección	Multa Base o Beneficio Esperado (S/)	Beneficio Ajustado por Inflación (S/)	UIT
E.T. Texas	76 819,00	0,6	128 031,67	139 349,62	33,58
E.T. Rojas	37 116,00	0,6	61 860,00	67 328,40	16,22
E.T. Melendez	204 226,00	0,6	340 376,67	370 465,85	89,27
E.T. Unión	37 756,00	0,6	62 926,67	68 489,36	16,50
C. Claudimar	37 116,00	0,6	61 860,00	67 328,40	16,22
Total	393 033,00		655 055,00	712 961,64	171,80

\* La Unidad Impositiva Tributaria es equivalente S/ 4 150 para el presente año.  
Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

192. Al haber analizado la importancia del servicio de transporte de pasajeros, la modalidad de la infracción y la duración de la restricción de la competencia, esta Comisión considera que la conducta infractora debe ser calificada como grave.
193. Respecto a la modalidad de la infracción, cabe recordar que la infracción identificada es una práctica colusoria horizontal en la modalidad de fijación concertada de precios. Esta infracción es considerada como una de las más nocivas, debido a su impacto inmediato sobre el bienestar de la sociedad. En efecto, la fijación concertada de precios implica la eliminación de la competencia entre un grupo de agentes económicos y provoca la existencia de precios superiores a los que habrían existido en condiciones de competencia, en perjuicio de los consumidores.
194. Sobre la duración de la restricción a la competencia, como se indicó anteriormente, la conducta anticompetitiva se realizó desde octubre de 2014 hasta marzo (incluido) de 2015. Por lo tanto, la conducta de las empresas infractoras realizada a lo largo de seis meses, supone la existencia de graves perjuicios para la sociedad.
195. Sobre la dimensión del mercado afectado, debe considerarse que la conducta anticompetitiva se dio a nivel de las provincias de Cajamarca y Cajabamba, región Cajamarca. El alcance regional de la práctica debe ser considerado al momento de la calificación de la infracción, debido a que otros casos (por ejemplo, caso "Papel Higiénico") en los cuales la Comisión ha dado la calificación de muy graves tenían alcance nacional. En esa línea, la calificación de muy grave ha sido otorgada por el Tribunal del Indecopi a infracciones sobre prácticas colusorias considerando, entre otros factores, el alcance a nivel nacional de la práctica, y no solo regional<sup>89</sup>.

<sup>89</sup> Ver Resolución 0247-2014/SDC-INDECOPI del 4 de mayo de 2017, considerando 147.



196. Finalmente, teniendo en cuenta la calificación de la conducta, de acuerdo al literal b) del artículo 43.1 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>90</sup>, corresponde graduar la multa impuesta de forma tal que no exceda el diez por ciento (10%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por cada empresa infractora, o su grupo económico en el ejercicio inmediato anterior de la presente Resolución, es decir el año 2017.
197. En el cuadro siguiente, se puede verificar que el beneficio esperado ajustado por inflación calculado excede al 10% de los ingresos brutos de las empresas E.T. Rojas, E.T. Melendez y E.T. Unión. En ese sentido, y de conformidad con la Ley, la multa aplicable para estas tres empresas queda fijada según el 10% de los ingresos brutos al cierre del año 2017<sup>91</sup>.

**Cuadro 12**  
**Cálculo de la Multa aplicable**

Empresa	Beneficio Esperado Ajustado por Inflación (S/)	UIT	Ingresos 2017 (10%)	Multa Aplicable (S/)*	Multa Aplicable UIT
E.T. Texas	139 349,62	33,58	s.i.	139 349,62	33,58
E.T. Rojas	67 328,40	16,22	27 443	27 443	6,61
E.T. Meléndez	370 465,85	89,27	104 345	104 345	25,14
E.T. Unión	68 489,36	16,50	13 936	13 936	3,36
C. Claudimar	67 328,40	16,22	s.i.	67 328,40	16,22
Total	712 961,64	171,80		352 402,63	84,91

s.i. La empresa no presentó información sobre sus ingresos del año 2017.

\* Para los casos en los que no se cuenta con información sobre los ingresos del año 2017 se considera el beneficio esperado ajustado por inflación.

Elaboración: Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

198. La multa final total asciende a S/ 352 402,63 (treientos cincuenta y dos mil cuatrocientos dos y 63/100) o 84,91 (ochenta y cuatro con 91/100) UIT.
199. Cabe señalar que, mediante escritos del 27 de febrero de 2018, E.T. Melendez y E.T. Unión presentaron sus alegatos al Informe Técnico, específicamente, en relación con el cálculo de la multa. En particular, señalaron que (i) la multa propuesta no es adecuada y resulta confiscatoria por no ajustarse al 10% de los ingresos brutos percibidos por estas empresas infractoras durante el año 2017<sup>92</sup>, y (ii) la metodología usada para calcular la multa no es adecuada pues no refleja las características presentes durante la ejecución de la conducta.

<sup>90</sup> Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada mediante Decreto Legislativo 1034 y modificada mediante Decreto Legislativo 1205

Artículo 43.- El monto de las multas.-

43.1. Las conductas anticompetitivas serán sancionadas por la Comisión, sobre la base de Unidades Impositivas Tributarias (UIT), con las siguientes multas:

b) Si la infracción fuera calificada como grave, una multa de hasta mil (1 000) UIT, siempre que dicha multa no supere el diez por ciento (10%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor, o su grupo económico, relativos a todas sus actividades económicas, correspondientes al ejercicio inmediato anterior al de la resolución de la Comisión; o,

<sup>91</sup> Para el caso de E.T. Rojas, esta Comisión ha considerado el 10% de los ingresos percibidos por dicha empresa en el ejercicio del año 2016. Ello, tal como se detallará más adelante.

<sup>92</sup> Adicionalmente, E.T. Melendez señaló que el límite del 10% de sus ingresos debía considerar únicamente los ingresos obtenidos de brindar el servicio investigado, es decir, el de transporte de pasajeros.



200. En relación con el primer punto, para los casos de E.T. Melendez y E.T. Unión, esta Comisión está considerando la información de los ingresos brutos anuales percibidos por dichas empresas durante el ejercicio del año 2017. De esta forma, como se señala en el cuadro anterior, el 10% de los ingresos percibidos por E.T. Melendez y E.T. Unión durante dicho ejercicio ascienden a S/ 104 345 y S/ 13 936, respectivamente. En tal sentido, esta Comisión ha acogido dicho argumento.
201. Adicionalmente, E.T. Melendez señaló que el límite del 10% de sus ingresos debía considerar únicamente los ingresos percibidos por el transporte de pasajeros, sin considerar los ingresos percibidos por los servicios de transporte de personal que la empresa percibió en el marco de contratos.
202. Al respecto, esta Comisión considera pertinente recordar que los límites de las multas impuestas recogidas en el artículo 43.1 de la Ley de Competencia<sup>93</sup> no toma en consideración las características de la conducta infractora sino las características de la empresa infractora. Este límite opera como un moderador de la multa a fin de que la empresa pueda asumir el pago de la misma sin que tal circunstancia la termine retirando del mercado.

Por ello, en dicho artículo se establece que los límites pueden ser calculados considerando: (i) los ingresos del grupo económico aun cuando la conducta infractora haya sido ejecutada por solo una empresa de dicho grupo, (ii) los ingresos correspondientes al ejercicio inmediato anterior al de la resolución de la Comisión aun cuando la conducta infractora haya sido ejecutada en años anteriores y (iii) los ingresos brutos percibidos por el infractor relativos a todas sus actividades económicas aun cuando la conducta infractora solo haya abarcado a una de estas actividades. En tal sentido, corresponde desestimar dicho argumento.

203. En relación con E.T. Texas y C. Claudimar, cabe indicar que, hasta la fecha de la presente Resolución, estas empresas no han remitido su información respecto de su nivel de ingresos brutos, por lo que los incumplimientos de dichas empresas a los requerimientos de información realizados por la Secretaría Técnica no pueden favorecerlas y, en ese sentido, no pueden impedir la imposición de la multa calculada. Esta situación sumamente excepcional, en que un agente investigado

93

**Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada mediante Decreto Legislativo 1034 y modificada mediante Decreto Legislativo 1205**

**Artículo 43.- El monto de las multas.-**

43.1. Las conductas anticompetitivas serán sancionadas por la Comisión, sobre la base de Unidades Impositivas Tributarias (UIT), con las siguientes multas:

- a) Si la infracción fuera calificada como leve, una multa de hasta quinientas (500) UIT, siempre que dicha multa no supere el ocho por ciento (8%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor, o su grupo económico, relativos a todas sus actividades económicas, correspondientes al ejercicio inmediato anterior al de la expedición de la resolución de la Comisión;
- b) Si la infracción fuera calificada como grave, una multa de hasta mil (1 000) UIT, siempre que dicha multa no supere el diez por ciento (10%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor, o su grupo económico, relativos a todas sus actividades económicas, correspondientes al ejercicio inmediato anterior al de la resolución de la Comisión; o,
- c) Si la infracción fuera calificada como muy grave, una multa superior a mil (1 000) UIT, siempre que dicha multa no supere el doce por ciento (12%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor, o su grupo económico, relativos a todas sus actividades económicas, correspondientes al ejercicio inmediato anterior al de la resolución de la Comisión.



no presenta información sobre ingresos, no ha sido óbice para que esta Comisión aplique la multa que correspondía a los infractores<sup>94</sup>.

204. En relación con E.T. Rojas, cabe señalar que, de acuerdo con la información que obra en el Expediente, esta Comisión ha podido apreciar que no se cuenta con aquella correspondiente a su nivel de ingresos brutos de 2017; sin embargo, en atención al requerimiento de información realizado por la Secretaría Técnica mediante Carta 927-2017/ST-CLC-INDECOPÍ del 19 de octubre de 2017, E.T. Rojas presentó información de su nivel de ingresos de 2016, por lo que, para efectos de verificar si la multa no supera el 10% de sus ventas o ingresos brutos, es criterio de esta Comisión asumir que la empresa registró similares ingresos para el 2017.

Al respecto, resulta pertinente señalar que dicho criterio ya ha sido considerado anteriormente por esta Comisión. Así, por ejemplo, mediante Resolución 09-2017/CLC-INDECOPÍ del 16 de marzo de 2017 se sancionó a la empresa Turismo Expreso Intevalle S.R.L. – Texiva S.R.L. utilizando la información correspondiente a un año previo al último ejercicio anterior a la dicha resolución.

205. Por otro lado, en relación con el segundo argumento esgrimido por E.T. Melendez y E.T. Unión, referido a que la metodología usada para calcular la multa no refleja adecuadamente la realidad ya que, según estas empresas, la Secretaría Técnica habría asumido que los vehículos de las empresas investigadas circulaban con la totalidad de capacidad de pasajeros a bordo, es importante precisar que, esta Comisión ha podido comprobar que la estimación de pasajeros transportados no supone que los vehículos hayan circulado con la totalidad de pasajeros, sino, en cambio, este se sustenta en las declaraciones de los choferes de las Empresas Investigadas, contenidas en las actas denominadas «Declaración de Transportista», donde se indica la cantidad de pasajeros que transportan, mas no la capacidad de pasajeros que tuvieron sus vehículos de transporte<sup>95</sup>.

206. Asimismo, es importante señalar que los criterios utilizados para el cálculo de la multa en la presente Resolución toman en consideración criterios ya utilizados en anteriores pronunciamientos de esta Comisión. Así, por ejemplo, se observa la Resolución 031-2014/CLC-INDECOPÍ del 18 de julio de 2014, mediante la cual la Comisión sancionó a Empresa de Transportes y Servicios Múltiples Nueva Era S.A.C. y Empresa de Transportes y Turismo 10 S.A., en la que se tomó en cuenta las declaraciones de las empresas investigadas para estimar la cantidad de pasajeros que habrían atendido durante la ejecución de la practica infractora.

207. A mayor abundamiento, es pertinente precisar que la metodología referida y sus supuestos ya han sido utilizados de manera similar por la Sala de Competencia

<sup>94</sup> Así, por ejemplo, los casos en los que se presentó esta situación fueron resueltos mediante las Resoluciones 055 y 056-2011/CLC-INDECOPÍ del 11 de octubre de 2011, 031-2014/CLC-INDECOPÍ del 18 de julio de 2014 y 009-2017/CLC-INDECOPÍ del 16 de marzo de 2017.

Cabe observar que este criterio no ha sido cuestionado por la Sala cuando conoció, en apelación, las decisiones antes mencionadas. En la misma línea, la Resolución 0581-2016/SDC-INDECOPÍ del 10 de noviembre de 2016.

<sup>95</sup> Esta información se obtuvo de las entrevistas realizadas a los choferes el 2 y 3 de diciembre de 2014. La pregunta fue: «¿Cuál es el número de pasajeros que transporte la unidad en un recorrido (ida y vuelta)?».



en su Resolución 0247-2017/SCD-INDECOPI del 4 de mayo de 2017. En tal sentido, corresponde desestimar dicho argumento.

208. Adicionalmente, E.T. Melendez manifestó en el Informe Oral que la Comisión debe tomar en cuenta su buena conducta procedimental al momento de graduar la multa que se le podría imponer. De acuerdo a la empresa, a lo largo del procedimiento no entorpeció la labor de fiscalización de la Secretaría Técnica y mostró una buena conducta procedimental. Esta consideración, según E.T. Melendez, conllevaría a que se le aplique un atenuante.
209. En principio, debe señalarse que la disposición para colaborar, como parte de la buena conducta procesal, es una obligación que emana del principio de buena fe procedimental reconocido en el artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG<sup>96</sup> y que las partes deben cumplir a lo largo de un procedimiento administrativo sancionador. Por lo tanto, al ser una obligación para las partes, su cumplimiento no puede ser considerado como un atenuante en la sanción que podría imponérseles.
210. En similar sentido se ha pronunciado la Sala en la siguiente forma: *"Respecto de la conducta de Refasa durante la tramitación del procedimiento, corresponde señalar que el observar una buena conducta procesal constituye una **obligación que deben cumplir los administrados, por lo que no puede ser considerado como un atenuante**. Por el contrario, una conducta procesal inadecuada o que entorpece el desarrollo del procedimiento sí puede ser evaluada como un factor agravante al momento de determinar la magnitud de la sanción."*<sup>97</sup> [Énfasis agregado].

En consecuencia, esta Comisión considera que corresponde desestimar el pedido planteado por E.T. Melendez.

211. De este monto total, la multa correspondiente a cada una de las empresas investigadas está dada de la siguiente manera:

E.T. Texas una multa de 33,58 UIT.  
E.T. Rojas una multa de 6,61 UIT.  
E.T. Melendez una multa de 25,14 UIT.  
E.T. Unión una multa de 3,36 UIT.  
C. Claudimar una multa de 16,22 UIT.

<sup>96</sup> Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. Aprobado mediante Decreto Supremo N° 006-2017-JUS

Título Preliminar

Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

1.8. Principio de buena fe procedimental.- La autoridad administrativa, los administrados, sus representantes o abogados y, en general, todos los partícipes del procedimiento, realizan sus respectivos actos procedimentales guiados por el respeto mutuo, la colaboración y la buena fe. La autoridad administrativa no puede actuar contra sus propios actos, salvo los supuestos de revisión de oficio contemplados en la presente Ley. Ninguna regulación del procedimiento administrativo puede interpretarse de modo tal que ampare alguna conducta contra la buena fe procedimental.

<sup>97</sup> Ver numeral 32 de la Resolución 0352-2008/TDC-INDECOPI del 26 de febrero de 2008.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Estando a lo previsto en la Constitución Política del Perú, el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General y la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, la Comisión de Defensa de la Libre Competencia;

**RESUELVE:**

**PRIMERO:** Declarar que Empresa de Transportes Texas S.A.C., Transportes Rojas S.R.L., Empresa de Transportes Melendez S.R.L., Empresa de Transportes y Servicios Múltiples Unión S.R.L. y Corporación Claudimar S.A.C. incurrieron en la realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada del precio del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Cajamarca – Cajabamba y viceversa, en la región Cajamarca, entre octubre de 2014 y marzo de 2015.

**SEGUNDO:** Sancionar a Empresa de Transportes Texas S.A.C., Transportes Rojas S.R.L., Empresa de Transportes Melendez S.R.L., Empresa de Transportes y Servicios Múltiples Unión S.R.L. y a Corporación Claudimar S.A.C. con las siguientes multas:

Empresa de Transportes Texas S.A.C.	33,58
Transportes Rojas S.R.L.	6,61
Empresa de Transportes Melendez S.R.L.	25,14
Empresa de Transportes y Servicios Múltiples Unión S.R.L.	3,36
Corporación Claudimar S.A.C.	16,22

Con el voto favorable de los señores miembros de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia: María del Pilar Cebrecos González, Mario Augusto Zúñiga Palomino, Ena María Garland Hilbck y Dante Mendoza Antonioli.

**María del Pilar Cebrecos González**  
Presidenta