

PROCEDENCIA : COMISIÓN DE DEFENSA DE LA LIBRE
COMPETENCIA

DENUNCIANTE : DE OFICIO

DENUNCIADOS : ABA TRANSPORTES S.R.L.
UNIÓN DE TRANSPORTISTAS DE CARGA – REGIÓN
ANCASH ZONA SIERRA
FELICITAS ANA HUERTA RONDÁN
ELVIRA ASUNCIÓN TOLEDO CHAUCA
ANTONIO VÍCTOR RAMÍREZ TUYA
ELIZABETH JULIA HUERTA POMA
VALENTÍN SIMÓN RAMÍREZ TUYA
CHANTAL JUAN RAMÍREZ TUYA
JOSUÉ MORENO MINAYA (TRANSPORTES JESÚS)
HERMILA NOLITA ROBLES HUERTA
(TRANSPORTES SANTA MELCHORITA)
WILMER CÉSAR PALMA BARRETO (TRANSPORTES
PALMA)
INÉS MÓNICA SOTELO ROMERO (TRANSPORTES
SANTA INÉS)
MOISÉS LEÓN DÍAZ (TRANSPORTES MOLEDI)
JENNY REBECA TOLEDO MORENO (TRANSPORTES
TOLEDO)
NORMA FELICITAS MORALES JAMANCA
(TRANSPORTES NORMA MORALES JAMANCA)
ZACARÍAS MODESTO MORALES GAMARRA
(TRANSPORTES MODESTO MORALES)
JUAN TOMÁS MELGAREJO DAMIÁN
(TRANSPORTES MARQUITO)
JORGE ARMANDO RÍOS HUAMÁN (TRANSPORTES
MULTISERVICIOS EL ÁNGEL)
MIGUEL ÁNGEL SILVA MEDINA (TRANSPORTES
SILVA MEDINA)
FIDEL FÉLIX LUNA TRANCA (TRANSPORTES
FIBETH)
EDGAR UBALDO CRUZ ARIETA (TRANSPORTES
CRUZ)
LUIS VICENTE MILLA ALBA (TRANSPORTES
TRANSMILLA HNOS.)
HUMBERTO SIMÓN GIRALDO CASTILLO
(TRANSPORTES GIRALDO)
EMILIO OSWALDO ONCOY ÁLAMO (TRANSPORTES
ONCOY)
ERICK JESÚS LUNA MATÍAS (TRANSPORTES
SHUTE)

CELEDONIA ZABALA AYALA QUIROZ
(TRANSPORTES JEHOVÁ JHIRE)
RODOLFO JIMÉNEZ PALOMINO (TRANSPORTES
RODOLFO JIMÉNEZ)
BERNARDINA MELGAREJO DAMIÁN
(TRANSPORTES MELGAREJO)
YOLANDA JULIANA MORALES JAMANCA
(TRANSPORTES YOLANDA MORALES JAMANCA)
JULIÁN TEODORO CAPELLÁN GRANADOS
(TRANSPORTES CAPELLÁN GRANADOS)
ROSALÍA HAYDEE GAMARRA MELGAREJO
(TRANSPORTES HAYDEE)
ROSARIO ELIZABETH SÁNCHEZ OBREGÓN
(TRANSPORTES ROSARIO SÁNCHEZ)
MARÍA FLORENTINA ROMERO ROJO
(TRANSPORTES MARÍA ROMERO ROJO)
PANTALEÓN FÉLIX MORALES RAMÍREZ
(TRANSPORTES PANTALEÓN MORALES)
TORIBIO BUENO TADEO (TRANSPORTES TORIBIO
BUENO)
EMPRESA DE TRANSPORTES JUAN MARCO S.R.L.
TRANSPORTES RAMÍREZ HNOS. S.R.L.
TRANSPORTES RAMÍREZ E.I.R.L.
TRANSPORTES HUERTA E.I.R.L.
TRANSPORTES SAGITARIO S.A.C.
EMPRESA DE TRANSPORTES VÍCTOR ARNALDO
ARGANDOÑA ASTUDILLO S.R.L.
LITARO S.R.L.
VILEME S.R.LTDA.
TRANSPORTES DAIJO E.I.R.L.
MY & JP S.R.L.
EMPRESA DE TRANSPORTES TAURO E.I.R.L.
TRANSPORTES Y REPRESENTACIONES TIXE S.A.C.
SR. DE SAN MIGUEL E.I.R.L.
COMUNIDAD CAMPESINA DE CATAC
COMERCIAL, TRANSPORTES SEÑOR DE MAYO
S.A.C.
EMPRESA DE TRANSPORTES MI JASMIN S.R.L.
DAGGER INVERSIONES S.A.C.
ARNOLD & HNOS E.I.R.L.
CAL SAN GERÓNIMO S.R.L.¹
TRANSPORTES PLUMA DE ORO S.A.C.
MOLINOS CALCAREOS S.R.L.

¹ Denominación abreviada: Casanger S.R.L.

EMPRESA DE TRANSPORTES EL PACÍFICO E.I.R.L.
CONSTRUCCIÓN, MINERÍA Y TRANSPORTES INCA
S.A.C.
TRANSPORTES Y COMERCIO ROMO E.I.R.L.
EMPRESA DE TRANSPORTES GUERE E.I.R.L.
CONSORCIO E INVERSIONES LOARTE S.A.C.
TRANSPORTE MAR Y CIELO S.R.L.
TRANSPORTES EFRAÍN E.I.R.L.
PRODUCTOS CALCÁREOS KADI S.R.L.²
INVERSIONES E & V S.R.L.
TRANSPORTES TEXAS S.A.C.
TRANSPORTES DIEGO E.I.R.L.
J.C.R. CONTRATISTAS GENERALES E.I.R.L.
SERTRACOM A.S. E.I.R.L.
DITRAMO S.R.L.
TRANSALVI E.I.R.L.
EMPRESA DE TRANSPORTES TRANSPIER S.R.L.
EMPRESA DE TRANSPORTES CHINITO E.I.R.L.
MINERA MARCO DE HUARAZ S.R.L.
EMPRESA DE TRANSPORTES ESPITRANS S.A.C.
INVERSIONES JEMAS E.I.R.L.
EMPRESA DE TRANSPORTES CHICO PAUL E.I.R.L.
INVERSIONES HUALCÁN S.R.L.
DISTRIBUIDORA DE FERTILIZANTES MORALES
S.R.L.
MATERIA : LIBRE COMPETENCIA
INFRACCIÓN CONTINUADA
PRÁCTICAS COLUSORIAS
ACUERDOS HORIZONTALES
GRADUACIÓN DE LA SANCIÓN
ACTIVIDAD : OTROS TIPOS – TRANSPORTE REGULAR VÍA
TERRESTRE

SUMILLA: se **CONFIRMA** la Resolución 056-2011/CLC-INDECOPI del 11 de octubre de 2011, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia en el extremo que halló responsable a la Unión de Transportistas de Carga – Región Ancash Zona Sierra, a algunos de los miembros que la conforman y a los señores Felicitas Ana Huerta Rondán, Chantal Juan Ramírez Tuya, Elvira Asunción Toledo Chauca, Antonio Ramírez Tuya, Elizabeth Huerta Poma y Valentín Ramírez Tuya, por una infracción a lo dispuesto en los artículos 1 y 11.1, literales a) y c) del Decreto Legislativo 1034 – Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, por la realización de prácticas colusorias horizontales en las modalidades de

² Denominación abreviada: Procalkadi S.R.L.

fijación concertada de precios, desde el 8 de noviembre de 2004 hasta el 21 de mayo de 2009, y reparto concertado de clientes desde el 15 de diciembre de 2004 hasta el 21 de mayo de 2009, en el mercado de transporte de carga desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa.

Ello, toda vez que las actas de asamblea extraordinaria de la Unión de Transportistas de Carga – Región Ancash Zona Sierra, evidencian que sus asociados acordaron fijar los precios del servicio de transporte, así como repartir los clientes entre los miembros de la referida asociación.

SANCIONES:

Transportista	Unidad Impositiva Tributaria³	Registro Unico de Contribuyente
Josué Moreno Minaya (Transportes Jesús)	21.00	10321351854
Hermila Nolita Robles Huerta (Transportes Santa Melchorita)	21.00	10316246902
Wilmer César Palma Barreto (Transportes Palma)	8.59	10427220058
Inés Mónica Sotelo Romero (Transportes Santa Inés)	9.52	10413094581
Moisés León Díaz (Transportes Moledi)	9.52	10316290448
Jenny Rebeca Toledo Moreno (Transportes Toledo)	7.72	10427220058
Norma Felicitas Morales Jamanca (Transportes Norma Morales Jamanca)	6.00	10316031515
Zacarías Modesto Morales Gamarra (Transportes Modesto Morales)	21.00	10326471327
Juan Tomás Melgarejo Damián (Transportes Marquito)	9.52	10319265525
Jorge Armando Ríos Huamán (Transportes Multiservicios El Ángel)	9.52	10316058111
Miguel Ángel Silva Medina (Transportes Silva Medina)	21.00	17361644689
Fidel Félix Luna Tranca (Transportes Fibeth)	6.97	10400577485
Edgar Ubaldo Cruz Arieta (Transportes Cruz)	21.00	10099047734
Luis Vicente Milla Alba (Transportes Transmilla Hnos.)	9.52	10085762783
Humberto Simón Giraldo Castillo (Transportes Giraldo)	6.52	10320315609
Emilio Oswaldo Oncoy Álamo (Transportes Oncoy)	6.52	10326425589
Erick Jesús Luna Matías (Transportes Shute)	6.52	10320422162
Celedonia Zabala Ayala Quiroz (Transportes Jehová Jhire)	6.52	10086630066
Rodolfo Jiménez Palomino (Transportes Rodolfo Jiménez)	6.52	10079732562
Bernardina Melgarejo Damián (Transportes Melgarejo)	21.00	10104585456
Yolanda Juliana Morales Jamanca (Transportes Yolanda Morales Jamanca)	4.26	10316710676
Julían Teodoro Capellán Granados (Transportes Capellán Granados)	3.91	10333202951
Rosalía Haydee Gamarra Melgarejo (Transportes Haydee)	3.91	10086497072
Rosario Elizabeth Sánchez Obregón (Transportes Rosario Sánchez)	7.72	10316555441
María Florentina Romero Rojo (Transportes María Romero Rojo)	2.94	10436196593
Pantaleón Félix Morales Ramírez (Transportes Pantaleón Morales)	3.17	10326462921
Toribio Bueno Tadeo (Transportes Toribio Bueno)	2.94	10316188384
Empresa de Transportes Juan Marco S.R.L.	21.00	20115625234
Transportes Ramírez Hnos. S.R.L.	21.00	20530772188
Transportes Ramírez E.I.R.L.	21.00	20214747465
Transportes Huerta E.I.R.L.	9.21	20531086016
Transportes Sagitario S.A.C.	9.21	20531008481
Empresa de Transportes Víctor Arnaldo Argandoña Astudillo S.R.L.	20.29	20262146295

³ El valor de la UIT ascenderá a S/. 3,600, considerando la fecha de la resolución de primera instancia.

**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
Y DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Defensa de la Competencia**

RESOLUCIÓN 2424-2013/SDC-INDECOPI

EXPEDIENTE 008-2009/CLC

Litaro S.R.L.	9.52	20488211201
Vileme S.R.Ltda.	9.52	20530665187
Transportes Daijo E.I.R.L.	21.00	20530973167
MY & JP S.R.L.	8.47	20530899846
Empresa de Transportes Tauro E.I.R.L.	9.52	20530946861
Transportes y Representaciones Tixe S.A.C.	20.29	20460352160
Sr. de San Miguel E.I.R.L.	9.52	20533937056
Comunidad Campesina de Catac	8.47	20115619692
Comercial, Transportes Señor de Mayo S.A.C.	14.26	20492939502
Empresa de Transportes Mi Jasmin S.R.L.	6.00	20530915639
Dagger Inversiones S.A.C.	20.29	20377085851
Arnold & Hnos E.I.R.L.	8.47	20530939490
CAL San Gerónimo S.R.L.	9.52	20530720978
Transportes Pluma de Oro S.A.C.	9.52	20509032069
Molinos Calcareos S.R.L.	6.00	20530553541
Empresa de Transportes El Pacífico E.I.R.L.	20.29	20115665538
Construcción, Minería y Transportes Inca S.A.C.	20.29	20297679393
Transportes y Comercio Romo E.I.R.L.	9.52	20530546501
Empresa de Transportes Guere E.I.R.L.	6.75	20215479642
Consorcio e Inversiones Loarte S.A.C.	6.75	20489459451
Transporte Mar y Cielo S.R.L.	6.75	20331812219
Transportes Efraín E.I.R.L.	9.52	20530838979
Productos Calcáreos Kadi S.R.L.	6.52	20530896821
Inversiones E & V S.R.L.	6.52	20530895263
Transportes Texas S.A.C.	6.52	20419465802
Transportes Diego E.I.R.L.	14.67	20530979441
J.C.R. Contratistas Generales E.I.R.L.	6.52	20530888305
Sertracom A.S. E.I.R.L.	3.91	20534034688
Ditramo S.R.L.	3.91	20530573142
Transalvi E.I.R.L.	3.17	20492070425
Empresa de Transportes Transpier S.R.L.	3.17	20534076763
Empresa de Transportes Chinito E.I.R.L.	6.52	20347284026
Minera Marco de Huaraz S.R.L.	3.17	20533971319
Empresa de Transportes Espitrans S.A.C.	9.52	20530983553
Inversiones Jemas E.I.R.L.	3.17	20534103671
Empresa de Transportes Chico Paul E.I.R.L.	3.17	20534030771
Inversiones Hualcán S.R.L.	3.17	20530738320
Distribuidora de Fertilizantes Morales S.R.L.	7.72	20530910327

- (i) **Felicitas Ana Huerta Rondán : 1 UIT. DNI: 32120007;**
- (ii) **Chantal Juan Ramírez Tuya: 1 UIT. DNI:32642186;**
- (iii) **Elvira Asunción Toledo Chauca: 1 UIT. DNI: 31618293;**
- (iv) **Antonio Víctor Ramírez Tuya: 1 UIT. DNI: 32641301;**
- (v) **Elizabeth Julia Huerta Poma: 1 UIT. DNI: 40449173;**
- (vi) **Valentín Simón Ramírez Tuya: 1 UIT. DNI: 32642795;**
- (vii) **Unión de Transportistas de Carga – Región Ancash Zona Sierra: Amonestación.**

Lima, 23 de diciembre de 2013

I. ANTECEDENTES

- El 25 de julio de 2005, la Primera Fiscalía Provincial Penal de Huaraz remitió a la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Comisión) copia certificada del Expediente 2005-25-0, correspondiente a la denuncia interpuesta por el señor Juan Crisolo Molina

(en adelante, el señor Crisolo) contra las señoras Felicitas Ana Huerta Rondán (en adelante, la señora Ana Huerta), Elvira Asunción Toledo Chauca, Elizabeth Huerta Poma y otros, por los delitos de abuso de poder económico y acaparamiento, tipificados en los artículos 232 y 233 del Código Penal⁴.

2. En su denuncia penal, el señor Crisolo sostuvo lo siguiente:

- (i) los dirigentes de la Unión de Transportistas de Carga – Región Ancash Zona Sierra (en adelante, la Unión)⁵ incitan a los transportistas a que se unan a la referida asociación, con el fin de monopolizar el mercado, pues restringen el ingreso de carga a la ciudad de Huaraz, impidiendo la circulación normal de los transportistas, distorsionando así la libre competencia;
- (ii) la Unión especulaba con el precio del flete de transporte de Lima a Huaraz y viceversa; y,
- (iii) adjuntó copia de lo siguiente:

4

DECRETO LEGISLATIVO 635: CÓDIGO PENAL

Artículo 232.- Abuso de poder económico.-

El que, infringiendo la ley de la materia, abusa de su posición monopólica u oligopólica en el mercado, o el que participa en prácticas y acuerdos restrictivos en la actividad productiva, mercantil o de servicios, con el objeto de impedir, restringir o distorsionar la libre competencia, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de dos ni mayor de seis años, con ciento ochenta a trescientos sesenticinco días-multa e inhabilitación conforme al artículo 36º, incisos 2 y 4.

Artículo 233.- Acaparamiento

El que acapara o de cualquier manera sustrae del comercio, bienes de consumo o producción, con el fin de alterar los precios, provocar escasez u obtener lucro indebido en perjuicio de la colectividad, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de dos ni mayor de cuatro años y con noventa a ciento ochenta días-multa.

Si se trata de bienes de primera necesidad, la pena será privativa de libertad no menor de tres ni mayor de cinco años y de ciento ochenta a trescientos sesenticinco días-multa.

Cabe precisar que ambos artículos fueron derogados por la segunda disposición complementaria derogatoria del Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

5

Asociación sin fines de lucro, domiciliada en el distrito y provincia de Huaraz, departamento de Ancash, que agrupa a agentes económicos dedicados al transporte de carga pesada en las rutas que tienen como origen o destino el Callejón de Huaylas. Cabe señalar que la Unión cambió su razón social de "Unión de Transportistas de Carga Callejón de Huaylas" a "Unión de Transportistas de Carga – Región Ancash Zona Sierra", mediante asamblea general del 26 de abril de 2009, que consta en Escritura Pública del 7 de mayo de 2009, otorgada ante el Notario Público de Huaraz, Regulo Valerio Sanabria, e inscrita el 8 de mayo de 2009.

El acta de constitución de la Unión del 15 de diciembre de 2004, inscrita en la Partida Electrónica 11058192 del Registro de Personas Jurídicas de Huaraz de la SUNARP (en adelante, el Acta de Constitución), señala que esta asociación tiene los siguientes fines:

- a. Trabajar organizada y mancomunadamente a fin de velar por los intereses de sus asociados.
- b. Promover y diseñar acciones que permitan mejorar las condiciones de atención a sus usuarios.
- c. Asumir con responsabilidad los compromisos y acuerdos del gremio.
- d. Ser solidaria y fomentar un clima de respeto mutuo a fin de mantener una buena imagen institucional.

- a. el acuerdo de compromiso del 8 de noviembre de 2004⁶ (en adelante, el Acuerdo de Compromiso), mediante el cual diversos transportistas de carga pesada decidieron incrementar sus precios por el servicio de transporte de cemento a S/. 60.00 (Sesenta y 00/100 Nuevos Soles) por Tonelada Métrica (TM) y S/. 2.50 (Dos y 50/100 Nuevos Soles) por bolsa, en la ruta Lima – Huaraz y viceversa, a partir de dicha fecha;
 - b. la Circular N001-2004-Hz del 27 de noviembre de 2004⁷ (en adelante, la Circular 001), mediante la cual la señora Ana Huerta, en su calidad de coordinadora de los referidos transportistas, comunicó a la Ferretería Constructores la decisión contenida en el Acuerdo de Compromiso;
 - c. el Acta de Constitución de la Unión del 15 de diciembre del 2004 (en adelante, el Acta de Constitución)⁸, en la que se dejó constancia del acuerdo unánime por el que se designó como “fiscalizador” al señor Diógenes Alvarado Collens, quien se encargaría de “vigilar y controlar las entradas y salidas de los vehículos de los afiliados”. Además, consta el acuerdo adoptado por la asamblea de asociados para “regular los precios de tarifa de carga”⁹; y,
 - d. el Oficio Circular 002-2004-UTC-C.H./CD-Hz del 18 de diciembre de 2004¹⁰ (en adelante, la Circular 002), mediante el cual la Unión comunicó a sus clientes “los acuerdos tomados en cuanto se refiere a las tarifas que entrarían en vigencia a partir del 20 de diciembre del año en curso”, contenidos en el Acta de Constitución.
3. El 17 de junio de 2008, la Secretaría Técnica de la Comisión realizó visitas inspectivas sin previa notificación y de manera simultánea en: (i) las instalaciones de la Unión en Huaraz, donde se entrevistó al Inspector de la Unión, el señor Fabián Giraldo Córdova (en adelante, el Inspector de la Unión); y, (ii) las instalaciones de la Unión Nacional de Transportistas – UNT

⁶ Ver fojas 29 y 30 del expediente.

⁷ Ver foja 31 del expediente.

⁸ Ver fojas 32 a 35 del expediente.

⁹ En la referida Acta de Constitución se designó el Cuadro Directivo de la Unión, conformado por las siguientes personas: Felicitas Ana Huerta de Moreno (Presidenta), Elvira Asunción Toledo Chauca (Secretaria de Actas), Antonio Ramírez Tuya (Secretario de Organización), Elizabeth Julia Huerta Poma (Secretaria de Economía) y Mario Miguel Alvarado Soto (Socio Honorario).

¹⁰ Ver foja 36 del expediente.

en Lima. Durante la primera de ellas, la Unión exhibió y entregó copia de un comunicado del 13 de febrero de 2008¹¹, mediante el cual recordaba a sus asociados el acuerdo de precios adoptado el 20 de enero de 2008.

4. El 18 de junio de 2008, la Secretaría Técnica de la Comisión entrevistó en Huaraz al señor Crisolo, administrador de la Ferretería el Almacén del Constructor, y al señor Fausto Jeremías Castillejo Pérez (en lo sucesivo, el señor Castillejo) propietario de Ferretería Comercial Casti, ambos demandantes del servicio de transporte de carga pesada en Huaraz.
5. El 11 de julio de 2008, mediante Cartas 218, 220 y 222-2008/CLC-INDECOPI, la Secretaría Técnica de la Comisión solicitó a Consorcio Ferretero Huascarán S.A.C., Ferretería Comercial Casti, y Ferretería el Almacén del Constructor, respectivamente, la siguiente información: (i) copia de las facturas y boletas canceladas por cada empresa en el período comprendido entre enero de 2004 y julio de 2008, por concepto de pago de flete por el transporte de carga de productos provenientes de Lima u otras regiones del país con destino a Huaraz o viceversa; y, (ii) copia de las comunicaciones remitidas a cada empresa por la Unión y/o la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú¹².
6. Mediante carta del 29 de octubre de 2008, el señor Wenceslao Wilfredo Fierro Trejo (en adelante, el señor Fierro), propietario de Ferretería Multiservicios El Fierrito S.A.C., comunicó al Jefe de la Oficina Regional del INDECOPI en Huaraz que la Unión venía obstaculizando la prestación del servicio de transporte de carga pesada que había contratado con la empresa ABA Transportes S.R.L. (en adelante, ABA).
7. Mediante carta del 29 de octubre de 2008¹³, la Unión solicitó al señor Antonio Baltazar Avellaneda, Gerente General de ABA, *“la actualización y homologación de los fletes de dicho servicio que actualmente cobramos (sic)”*

¹¹ Ver foja 44 del expediente.

¹² El 1 de agosto de 2008, Consorcio Ferretero Huascarán S.A.C. absolvió el requerimiento formulado mediante Carta 218-2008/CLC-INDECOPI, adjuntando para ello copia de facturas por servicios de transporte de carga. Por otro lado, el 6 de agosto de 2008, el señor Castillejo, propietario de Ferretería Comercial Casti, absolvió el requerimiento formulado mediante Carta 220-2008/CLC-INDECOPI, adjuntando para ello facturas por servicios de transporte de carga. Finalmente, el 6 de agosto de 2008, Marciana Victoriana Maldonado de Crisolo, en nombre de la Ferretería el Almacén del Constructor, absolvió el requerimiento formulado mediante Carta 222-2008/CLC-INDECOPI, adjuntando para ello copia de facturas por servicios de transporte de carga, y del Compromiso Notarial del 15 de marzo de 2007 suscrito entre la Unión y Consorcio CAF S.A.C. (ver foja 495 del expediente).

Cabe señalar que Consorcio CAF S.A.C., se dedica a la distribución y comercialización de materiales de construcción en el Perú, y opera tanto en Lima, como en el Callejón de Huaylas.

¹³ Documento presentado por ABA Transportes S.R.L. en el Expediente 014-2008/CLC e incorporado al presente expediente por la Secretaría Técnica de la Comisión mediante Razón de Secretaría del 22 de mayo de 2009. (Ver foja 706 del expediente).

por la prestación de nuestro transporte en las rutas Lima – Huaraz – Callejón de Huaylas y Concuchos y ponerlos en práctica”.

8. El 27 de febrero de 2009, la Secretaría Técnica de la Comisión realizó una visita inspectiva sin previa notificación en las instalaciones de la Unión en Huaraz, donde se entrevistó a las señoras Elvira Asunción Toledo Chauca y Hermilia Nolita Robles, ambas asociadas de la Unión, y al señor Erick Villanueva Cancan, abogado de la referida asociación. En dicha visita, se obtuvo copia de diversos documentos relacionados con las actividades de la Unión, tales como el listado de transportistas que formaban parte de la asociación, los cuadros de pagos, y sus registros de ingresos y salidas a la ciudad de Huaraz, entre otros.
9. Mediante Carta 039-2009/CLC-INDECOPI del 3 de marzo de 2009, la Secretaría Técnica de la Comisión realizó un requerimiento de información a la Unión, solicitando copia de todas las actas de Asamblea General de Asociados, ordinarias y extraordinarias, actas de Consejo Directivo, así como cualquier otro documento donde consten los acuerdos tomados al interior de la Unión desde el 15 de diciembre de 2004, y relacionados con el mercado de transporte de carga en las rutas que tienen como origen o destino el Callejón de Huaylas. Dicho requerimiento fue atendido mediante escrito del 16 de marzo de 2009, en el cual la referida asociación presentó copias del Primer y Segundo Tomo del Libro de Actas de las reuniones de Asamblea y copias del Primer Tomo del Libro de Actas de las reuniones del Consejo Directivo.
10. Por Carta 136-2009/ST-CLC-INDECOPI del 22 de abril de 2009, la Secretaría Técnica de la Comisión, solicitó a la Unión la relación de transportistas que habían sido o eran en dicho momento miembros de la asociación. Dicho requerimiento fue absuelto mediante escrito del 13 de mayo de 2009.
11. Mediante Resolución 008-2009/ST-CLC-INDECOPI del 21 de mayo de 2009, la Secretaría Técnica de la Comisión decidió iniciar de oficio un procedimiento administrativo sancionador contra la Unión, seis (6) ex miembros del Consejo Directivo¹⁴ (en adelante, el Consejo Directivo) y setenta y dos (72) agentes económicos¹⁵ dedicados a la actividad de

¹⁴ Felicita Ana Huerta Rondán, Chantal Juan Ramírez Tuya, Elvira Asunción Toledo Chauca, Antonio Ramírez Tuya, Elizabeth Huerta Poma y Valentín Ramírez Tuya.

¹⁵ Josué Moreno Minaya (Transportes Jesús); Hermila Nolita Robles Huerta (Transportes Santa Melchorita); Wilmer César Palma Barreto (Transportes Palma); Inés Mónica Sotelo Romero (Transportes Santa Inés); Moisés León Díaz (Transportes Moledi); Jenny Rebeca Toledo Moreno (Transportes Toledo); Norma Felicita Morales Jamanca (Transportes Norma Morales Jamanca); Zacarías Modesto Morales Gamarra (Transportes Modesto Morales); Juan Tomás Melgarejo Damián (Transportes Marquito); Jorge Armando Ríos Huamán (Transportes Multiservicios El Ángel); Miguel Ángel Silva Medina (Transportes Silva Medina); Fidel Félix Luna Tranca (Transportes Fibeth); Edgar Ubaldo Cruz Arieta (Transportes Cruz); Luis Vicente Milla Alba (Transportes Transmilla Hnos.); Humberto Simón

transporte desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa (en lo sucesivo, con excepción de ABA, los referidos agentes económicos serán denominados los Transportistas; y, en conjunto, la Unión, el Consejo Directivo y los Transportistas, serán denominados los Imputados) por presuntas prácticas colusorias horizontales en el mercado de transporte de carga pesada, desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa, conductas tipificadas en los artículos 1 y 11.1 literales a) y c) del Decreto Legislativo 1034 – Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas (en adelante, Decreto Legislativo 1034), en las modalidades de:

- (i) fijación concertada de precios, desde el 8 de noviembre de 2004 hasta el 21 de mayo de 2009; y,
- (ii) reparto concertado de clientes, desde el 15 de diciembre de 2004 hasta el 21 de mayo de 2009.

12. El 25 de agosto de 2009, la Unión presentó sus descargos a las imputaciones realizadas mediante Resolución 008-2009/ST-CLC-INDECOPI, señalando lo siguiente:

- (i) el Decreto Legislativo 1034, no resulta aplicable al presente procedimiento, puesto que no se encontraba vigente cuando sucedieron los hechos materia de investigación y contempla otras infracciones no tipificadas en la norma anterior;
- (ii) a pesar de no haber sido evaluados por la Comisión, los requisitos previstos en el numeral 7 del artículo 230 de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG), que regula

Giraldo Castillo (Transportes Giraldo); Emilio Oswaldo Oncoy Álamo (Transportes Oncoy); Erick Jesús Luna Matías (Transportes Shute); Celedonia Zabala Ayala Quiroz (Transportes Jehová Jhire); Rodolfo Jiménez Palomino (Transportes Rodolfo Jiménez); Bernardina Melgarejo Damián (Transportes Melgarejo); Yolanda Juliana Morales Jamanca (Transportes Yolanda Morales Jamanca); Julián Teodoro Capellán Granados (Transportes Capellán Granados); Rosalía Haydee Gamarra Melgarejo (Transportes Haydee); Rosario Elizabeth Sánchez Obregón (Transportes Rosario Sánchez); María Florentina Romero Rojo (Transportes María Romero Rojo); Pantaleón Félix Morales Ramírez (Transportes Pantaleón Morales); Toribio Bueno Tadeo (Transportes Toribio Bueno); Empresa de Transportes Juan Marco S.R.L.; Transportes Ramírez Hnos. S.R.L.; Transportes Ramírez E.I.R.L.; Transportes Huerta E.I.R.L.; Transportes Sagitario S.A.C.; Empresa de Transportes Víctor Arnaldo Argandoña Astudillo S.R.L.; Litro S.R.L.; Vileme S.R.Ltda.; Transportes Daijo E.I.R.L.; MY & JP S.R.L.; Empresa de Transportes Tauro E.I.R.L.; Transportes y Representaciones Tixe S.A.C.; Sr. de San Miguel E.I.R.L.; Comunidad Campesina de Catac; Comercial, Transportes Señor de Mayo S.A.C.; Empresa de Transportes Mi Jasmin S.R.L.; Dagger Inversiones S.A.C.; Arnold & Hnos E.I.R.L.; CAL San Gerónimo S.R.L. (Casanger S.R.L.); Transportes Pluma de Oro S.A.C.; Molinos Calcareos S.R.L.; Empresa de Transportes El Pacífico E.I.R.L.; Construcción, Minería y Transportes Inca S.A.C.; Transportes y Comercio Romo E.I.R.L.; Empresa de Transportes Guere E.I.R.L.; Consorcio e Inversiones Loarte S.A.C.; Transporte Mar y Cielo S.R.L.; Transportes Efraín E.I.R.L.; Productos Calcáreos Kadi S.R.L. (Procalkadi S.R.L.); Inversiones E & V S.R.L.; Transportes Texas S.A.C.; Transportes Diego E.I.R.L.; J.C.R. Contratistas Generales E.I.R.L.; Sertracom A.S. E.I.R.L.; Ditrano S.R.L.; Transalvi E.I.R.L.; Empresa de Transportes Transpier S.R.L.; Empresa de Transportes Chinito E.I.R.L.; Minera Marco de Huaraz S.R.L.; Empresa de Transportes Espitrans S.A.C.; Inversiones Jemas E.I.R.L.; Empresa de Transportes Chico Paul E.I.R.L.; Inversiones Hualcán S.R.L.; ABA Transportes S.R.L.; y Distribuidora de Fertilizantes Morales S.R.L.

el principio de continuación de infracciones, resultan aplicables al presente procedimiento;

- (iii) las conductas investigadas son acuerdos accesorios o complementarios a otros, orientados a facilitar a los asociados de la Unión información sobre el negocio de transporte de carga, y a respaldarlos con fondos comunes. Por tanto, dichos acuerdos no constituyen prácticas restrictivas de la competencia, conforme a lo señalado mediante Resolución 206-97-TDC del 13 de agosto de 1997¹⁶;
- (iv) los acuerdos de fijación de precios y reparto de mercado son *per se* ilegales cuando no son consecuencia o no forman parte de un contrato de integración o no resultan efectivos para lograr la eficiencia de dicha integración;
- (v) la fijación de precios no constituye una decisión unilateral de los transportistas, sino que responde al cumplimiento obligatorio de las normas sectoriales y tributarias. En particular, al cumplimiento de lo dispuesto por el Decreto Supremo 049-2002-MTC y las Resoluciones de Superintendencia 004 y 005-2003/SUNAT;
- (vi) el 31 de enero de 2003, la Superintendencia de Administración Tributaria – SUNAT publicó en todos los diarios un comunicado por el cual manifestó que fiscalizará a los agentes económicos involucrados en los traslados de bienes en función a los costos estimados en base al Decreto Supremo 049-2002-MTC, no señalando la autoridad tributaria que dichos costos son referenciales, por lo que fueron acatados por la Unión;
- (vii) los precios fijados para la prestación del servicio de transporte de carga siempre estuvieron por debajo de los costos mínimos establecidos por el Decreto Supremo 049-2002-MTC;
- (viii) el acuerdo de fijación de precios fue consecuencia de los precios impuestos por la Unión Andina de Cementos S.A. (en adelante, UNACEM)¹⁷ y La Viga S.A.¹⁸ (en lo sucesivo, La Viga); y,

¹⁶ Emitida en el procedimiento iniciado por Miguel Segundo Ciccía Vasquez E.I.R.L. contra Empresa Turística Mariscal Cáceres S.A. y otras por presuntas prácticas restrictivas de la competencia. Expediente 0077-95-CLC.

¹⁷ En la actualidad, el cemento marca Sol es producido por Unión Andina de Cementos S.A.A., empresa dedicada a la producción de cemento que nace de la fusión entre Cementos Lima S.A. y Cemento Andino S.A. Sobre el particular, ver: <http://www.unacem.com.pe/>. Visitada el 20 de diciembre de 2013.

¹⁸ La Viga S.A. es una empresa que se dedica a la distribución y comercialización de materiales de construcción en el Perú. Además de la ciudad de Lima, opera en el Callejón de Huaylas, lugar donde cuenta con exclusividad para

- (ix) las declaraciones de algunos de los clientes de la Unión, dueños de negocios de ferretería, son parcializadas, pues estos no son demandantes finales del servicio de transporte, sino que se encuentran dentro de la cadena de distribución; por lo tanto, su interés es pagar el menor precio posible por la prestación del servicio de transporte de carga.
13. El 8 de setiembre de 2009, ABA presentó sus descargos, manifestando lo siguiente:
- (i) a partir del año 2003, ABA se contactó con diferentes clientes como La Viga y A. Berio y Cia S.A.C.¹⁹ (en adelante, A. Berio), para transportar cemento marca Sol, producido por UNACEM²⁰, ladrillo y fierro, hacia el Callejón de Huaylas;
 - (ii) en el año 2007 decidió formar parte de la Unión y, para ello, inscribió 10 unidades de camiones, pagando mensualmente S/50.00 (Cincuenta y 00/100 Nuevos Soles) por cada uno;
 - (iii) a mediados del año 2007, UNACEM²¹ realizó un acuerdo con la Unión para que transporte el cemento marca Sol hacia el Callejón de Huaylas. Como consecuencia de ello, a través de la participación de La Viga y A. Berio, UNACEM aceptó que en los exteriores de su planta en Atocongo, ciudad de Lima, se forme una hilera de transportistas de la Unión, a efectos de que obtengan cemento para el transporte, siendo dicha hilera adicional a la que ya existía en ese momento, mediante la cual se ordenaba el despacho de todos los transportistas que realizaban el cargo en dicha planta;
 - (iv) como parte del acuerdo antes señalado, se estableció que los clientes del servicio de transporte ya no podían elegir qué transportista les prestaría sus servicios, pues para cargar cemento se debía contar previamente con una orden de cargo, la cual era otorgada únicamente a los vehículos de la Unión, entidad que controlaba dicho sistema;

proveer cemento de la marca Sol que producía en dicho momento Cementos Lima S.A.A. (Hoy Unión Andina de Cementos S.A.A.).

¹⁹ A. Berio y Cia. S.A.C es una empresa comercializadora de materiales de construcción y principal distribuidor de Cementos Lima y Aceros Arequipa. Sobre el particular, ver <http://www.datosperu.org/peru-a-berio-y-cia-sac.php> Visitada el 20 de diciembre de 2013.

²⁰ En la actualidad, el cemento marca Sol es producido por Unión Andina de Cementos S.A.A., empresa dedicada a la producción de cemento que nace de la fusión entre Cementos Lima S.A. y Cemento Andino S.A. Sobre el particular, ver: <http://www.unacem.com.pe/>. Visitada el 20 de diciembre de 2013.

²¹ En adelante, se hará referencia a UNACEM, pues es la empresa que en la actualidad fabrica cemento de la marca Sol. No obstante, en el periodo investigado, la empresa se denominaba Cementos Lima S.A.A.

- (v) desde inicios de 2008, los miembros del Consejo Directivo de la Unión y el señor Chantal Ramírez Tuya empezaron a instigar a los demás asociados a fin de que ABA sea separada de la Unión. Por ello, para que dicha empresa continuara como miembro de la Unión, se le exigió restringir el número de vehículos que operaba en la zona;
 - (vi) el Acuerdo de Compromiso, la Circular 001 y el Acta de Constitución, no acreditan que ABA participó en la concertación de precios, pues formó parte de la Unión a partir de abril de 2007, con posterioridad al supuesto acuerdo anticompetitivo;
 - (vii) el comunicado del 13 de febrero de 2008, evidencia que ABA no formó parte de la concertación de precios imputada, pues no participó en la asamblea del 20 de enero de 2008, en la que se acordó lo dispuesto en el referido comunicado;
 - (viii) la carta remitida por la Unión a ABA el 29 de octubre de 2008, en la que se le solicita que equipare sus precios a los cobrados por la referida asociación, acredita que ABA no participó en la concertación de precios; y,
 - (ix) las declaraciones del Inspector de la Unión ratifican la existencia de una garita de control establecida por dicha asociación con la finalidad de controlar el volumen y tipo de carga que se transportaba, eliminando la posibilidad de que los asociados puedan ingresar más carga, pues de hacerlo serían sancionados.
14. Mediante escrito del 12 de febrero de 2010, ABA reiteró los argumentos señalados en el procedimiento y añadió lo siguiente:
- (i) la Secretaría Técnica de la Comisión debe realizar una valoración conjunta de los medios de prueba que refutan su supuesta participación en las conductas imputadas;
 - (ii) ABA no participó en la formación de la Asociación (Acta de Constitución) ni en las Asambleas Extraordinarias del 22 de abril de 2007, del 24 de mayo de 2007, del 3 de junio de 2007, del 24 de junio de 2007²², del 19 de julio de 2007, ni del 13 y 20 de enero de 2008, donde se llevaron a cabo presuntos acuerdos anticompetitivos. De

²²

En particular, en dicha asamblea se decidió sancionar a ABA por no estar de acuerdo con la forma de trabajo de la Unión.

otro lado, si bien participó de la asamblea del 30 de setiembre de 2007²³, votó en contra de los acuerdos ahí tomados;

- (iii) las facturas emitidas a sus clientes muestran que el precio cobrado por el servicio de transporte de bolsa de cemento fue diferente al precio que la Unión acordó en la Asamblea Extraordinaria del 24 de junio de 2007²⁴.

15. Mediante Cartas 120-2010/ST-CLC-INDECOPI, 121-2010/ST-CLC-INDECOPI, 122-2010/ST-CLC-INDECOPI, 123-2010/ST-CLC-INDECOPI, 124-2010/ST-CLC-INDECOPI y 125-2010/ST-CLC-INDECOPI del 15 de marzo de 2010, la Secretaría Técnica solicitó a los transportistas involucrados en el presente procedimiento la siguiente información:

- (i) volumen promedio anual transportado de cemento, fierro y ladrillo, por empresa, en la ruta Lima – Callejón de Huaylas, en el periodo comprendido entre los años 2004 y 2009; y,
- (ii) copia de las facturas o comprobantes de pago emitidos, por empresa, por la prestación del servicio de transporte de carga de cemento, fierro y ladrillo, en la ruta Lima – Callejón de Huaylas, en el periodo comprendido entre el 8 de noviembre 2004 y el 21 de mayo de 2009.

16. Por escrito del 23 de marzo de 2010, ABA presentó diversa documentación con el objeto de demostrar su disconformidad con los presuntos acuerdos de fijación de precios y reparto de clientes imputados.

17. El 31 de marzo de 2010, la Empresa de Transportes Víctor Arnaldo Argandoña Astudillo S.R.L. dio respuesta al requerimiento realizado mediante Carta 121-2010/ST-CLC-INDECOPI, presentando información respecto al volumen promedio anual transportado de cemento y ladrillo en el periodo comprendido entre los años 2004 y 2009, y facturas por el servicio

²³ Donde entre otros, se acordó lo siguiente: "Seguidamente se acordó por unanimidad conservar y respetar disciplinadamente el turno que deberá hacer los vehículos vacíos es decir sin carga en la planta de Atocongo, así como también en la ciudad de Huarás (sic) para el descargue de acuerdo al orden de llegada, con tal fin se enviará un documento a cada generador de carga con quienes debe dialogarse..."

²⁴ Donde entre otros, se acordó lo siguiente: *Después de muchas ponencias y del debate correspondiente, sometido a consideración de la asamblea se aprobó por unanimidad lo siguiente:*
Que, a partir de la fecha todos los transportistas están obligados a aceptar cargas para San Marcos, Chavín, Pomachoca y Huari, aclarando a lugares accesibles para trayles (sic) y no a carreteras trochas que les corresponden fletes tratados.
La Tarifa es la siguiente:
Chavín San Marcos = 4.00 + 0.55 la bolsa de cemento.
Pomachoca y Huari = 4.50 + 0.55 la bolsa de cemento.
El transportista que no cumpla con este acuerdo será sancionado de acuerdo a lo establecido en la asamblea extraordinaria del 24 de mayo del año en curso que, a la letra dice:
Se sancionará por primera vez con una penalidad de mil nuevos soles y un mes de suspensión.
Por segunda vez se le duplicará la sanción y por tercera vez será separado de la asociación (...).

de transporte de cemento y ladrillo en el periodo comprendido entre los años 2004 y 2009.

18. Mediante escritos del 31 de marzo y 8 de abril de 2010, ABA dio respuesta al requerimiento realizado mediante Carta 120-2010/ST-CLC-INDECOPI, presentando información respecto del volumen promedio anual transportado de cemento y ladrillo en el periodo comprendido entre los años 2005 y 2009, y facturas por el servicio de transporte de cemento, fierro y ladrillo en el período comprendido entre los años 2005 y 2009.
19. El 3 de abril de 2010, Inversiones Hualcan S.R.L. dio respuesta al requerimiento realizado mediante Carta 124-2010/ST-CLC-INDECOPI, presentando información relativa al volumen promedio anual transportado de cemento y ladrillo en el periodo comprendido entre los años 2008 y 2009, y facturas por el servicio de transporte de cemento y ladrillo en el periodo comprendido entre los años 2008 y 2009.
20. Por Informe Técnico 029-2011/ST-CLC-INDECOPI del 17 de junio de 2011, la Secretaría Técnica recomendó a la Comisión declarar fundado el procedimiento contra la Unión, seis (6) ex miembros del Consejo Directivo y los Transportistas, por prácticas colusorias horizontales en las modalidades de fijación concertada de precios, desde el 8 de noviembre de 2004 hasta el 21 de mayo de 2009, y reparto concertado de clientes, desde el 15 de diciembre de 2004 hasta el 21 de mayo de 2009; en el mercado de transporte de carga pesada, desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa.
21. Mediante Cartas 177-2011/ST-CLC-INDECOPI, 178-2011/ST-CLC-INDECOPI, 179-2011/ST-CLC-INDECOPI, 180-2011/ST-CLC-INDECOPI, 181-2011/ST-CLC-INDECOPI, 182-2011/ST-CLC-INDECOPI y 183-2011/ST-CLC-INDECOPI del 1 de agosto de 2011, la Secretaría Técnica de la Comisión requirió a los Imputados y a ABA que presenten la información sobre sus ventas o ingresos brutos percibidos, respecto de todas sus actividades económicas, durante el ejercicio 2010 (enero – diciembre). Ello, con la finalidad de que –en el supuesto que se decida la imposición de una multa– la Comisión pudiera tener en cuenta lo dispuesto por el artículo 43 del Decreto Legislativo 1034²⁵. Sin embargo, con excepción de ABA, los

25

DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS

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,

Imputados no cumplieron con absolver los referidos requerimientos de información.

22. El 10 de agosto de 2011, la Unión presentó un escrito con diversos argumentos en relación al Informe Técnico, en el que reiteraron lo señalado en su escrito de descargos, y añadieron lo siguiente:

- (i) en ninguna de las actas se aprecian decisiones que atenten contra las normas de la libre competencia o los derechos de los transportistas. La actividad de la Unión siempre ha consistido en ocuparse de los problemas de los transportistas, quienes no son atendidos por las autoridades municipales, regionales ni el gobierno central;
- (ii) es falso que la Unión ostente posición de dominio en la provincia de Huaraz, ya que no realiza actividad empresarial alguna. La asociación no es un transportista ni cuenta con vehículos para prestar el servicio de transporte;
- (iii) no es cierto que los ex miembros del Consejo Directivo de la Unión y el señor Chantal Ramírez hayan provocado la separación de ABA de la Unión. De la misma manera, no es cierto que se hayan realizado actos hostiles contra la referida empresa, como restringirle el ingreso al punto de despacho de La Viga en la planta de UNACEM o la posibilidad de atender los pedidos de sus clientes. Todas estas alegaciones han sido expuestas por ABA sin presentar documento alguno que las sustente;
- (iv) el ingreso de ABA a la Unión solo estuvo condicionado al cumplimiento de los requisitos contemplados en los estatutos de la asociación y de las normas del sector transporte;
- (v) no se ha realizado algún tipo de actuación que entorpezca el libre tránsito y la libertad de trabajo de ABA, ni tampoco se han limitado las oportunidades de esta empresa. Por el contrario, en los libros de actas

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.

43.2. En caso de tratarse de colegios profesionales o gremios de empresas, o agentes económicos que hubieran iniciado sus actividades después del 1 de enero del ejercicio anterior, la multa no podrá superar, en ningún caso, las mil (1 000) UIT.

43.3. Además de la sanción que a criterio de la Comisión corresponde imponer a los infractores, cuando se trate de una persona jurídica, sociedad irregular, patrimonio autónomo o entidad, se podrá imponer una multa de hasta cien (100) UIT a cada uno de sus representantes legales o a las personas que integran los órganos de dirección o administración según se determine su responsabilidad en las infracciones cometidas.

de la Unión se puede observar la actuación desleal de ABA frente a los demás transportistas;

- (vi) no se ha expulsado a ABA de la asociación. Los Transportistas decidieron solicitarle que opere únicamente con 10 unidades de transporte por motivos justificados, tales como la depreciación del flete, la acumulación de infracciones al Plan Tolerancia Cero y la acumulación de infracciones por pesos y medidas;
- (vii) todos los asociados de la Unión se han visto afectados porque ABA opera, sin ningún impedimento, 22 unidades de carga, frente a la mayoría de asociados que operan solo entre 1 y 5 unidades, mientras que otros pocos, entre cinco 5 y 10 unidades;
- (viii) ABA bajó gradualmente el precio del flete que a los asociados de la Unión les había costado alcanzar. Dicha reducción fue posible gracias a que ABA maneja dos negocios paralelos, el de transporte de carga y el de comercialización de cemento, situación que no está permitida de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 38 del Decreto Supremo 017-2009-MTC – Reglamento Nacional de Administración de Transporte, vigente a partir del 22 de abril de 2009;
- (ix) desde el año 2007 hasta el mes de agosto de 2009, ABA ha incurrido en 25 infracciones al Plan Tolerancia Cero. Asimismo, existe información en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC que evidencia las multas impuestas a ABA por infracciones a las disposiciones sobre pesos y medidas;
- (x) actualmente se encuentra vigente el Decreto Supremo 010-2006-MTC del 25 de marzo de 2006, que establece una tabla de valores referenciales para el servicio de transporte de bienes por vía terrestre. En todas sus actuaciones, la Unión se ha sujetado a dicha norma, la cual establece valores referenciales justos. Los precios cobrados por los asociados de la Unión siempre fueron menores que los valores referenciales y los precios de ABA siempre estuvieron por debajo de ellos;
- (xi) al analizar las declaraciones del señor Fierro, se debe tomar en cuenta que es socio de ABA;
- (xii) la Unión no ha limitado la producción de algún transportista, ya que las decisiones tomadas en las asambleas de socios no tuvieron dicho propósito;

- (xiii) en el centro de distribución de UNACEM, ubicado en Atocongo, el despacho de cemento siempre se realizó a través de una única cola para todos los transportistas del Perú. No obstante, gracias a la solicitud de la Unión, UNACEM y La Vega otorgaron facilidades a sus asociados a fin de que pudieran realizar una cola adicional para atender los pedidos de su región;
 - (xiv) el funcionamiento de la nueva cola requirió designar a una persona encargada de las labores administrativas, quien no tenía potestad alguna para limitar o repartir la carga, toda vez que se respetaba el orden de llegada de las unidades. Por tanto, la Unión no podía desplegar algún tipo de injerencia dirigida a limitar o controlar la producción, ya que el flujo de pedidos y la asignación de carga se encontraban bajo la administración de UNACEM y de La Vega; y,
 - (xv) no tiene una fórmula para fijar artificialmente el número de vehículos que prestan el servicio de transporte de carga pesada, desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa. Por el contrario, la Unión fomenta la renovación del parque automotor, así como la adquisición de nuevas unidades de transporte.
23. Mediante Resolución 056-2011/CLC-INDECOPI del 11 de octubre de 2011, la Comisión halló responsables a los Imputados de realizar prácticas colusorias horizontales en el mercado de transporte de carga pesada desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa en las modalidades de: (i) fijación concertada de precios desde el 8 de noviembre de 2004 hasta el 21 de mayo de 2009 y, (ii) reparto concertado de clientes, desde el 15 de diciembre de 2004 hasta el 21 de mayo de 2009. Como consecuencia de ello, impuso multas a los Transportistas que oscilaron entre 2,94 y 21 Unidades Impositivas Tributarias (UIT), 1 UIT a los ex miembros del Consejo Directivo, y una amonestación a la Unión. De otro lado, declaró infundado el procedimiento iniciado de oficio contra ABA, al no corroborar que esta no había participado de las conductas anticompetitivas, habiéndose opuesto a su realización.
24. La Comisión sustentó su decisión en, entre otros, los siguientes argumentos:
- (i) el caso se trata de una infracción de naturaleza continuada ya que las conductas denunciadas siguieron produciéndose hasta por lo menos el inicio del procedimiento, es decir, hasta el 21 de mayo de 2009. Dado que se trató de una infracción continuada, la aplicación del Decreto Legislativo 1034 es correcta, pues fue la norma vigente cuando se cometió el último acto ejecutivo de la infracción;

- (ii) existe diversa información que demuestra que los Transportistas renunciaron a establecer libremente los precios por la prestación de sus servicios y decidieron fijarlos de forma concertada. Dicha información acredita la existencia de un acuerdo para fijar los precios del servicio de transporte de carga y la realización de acciones destinadas a perfeccionarlo, sostenerlo, garantizar su cumplimiento y obligar a su aceptación;
 - (iii) de otro lado, existe diversa información que demuestra que los Transportistas acordaron repartirse de forma concertada los pedidos de sus clientes y que realizaron acciones destinadas a garantizar el acuerdo, obligar su aceptación y resguardar su funcionamiento. Para tal efecto, se adoptó un sistema de reparto de pedidos que se basó en la obligación de los asociados de respetar el turno de llegada de las unidades de transporte al punto de despacho de cemento, ubicado en la planta de Atocongo de UNACEM. Asimismo, se dispuso que únicamente aquellos asociados que contaban con una orden de carguío previamente emitida por un empleado de la Unión ubicado en Atocongo, se encontraban en capacidad de transportar cemento. Así, los Transportistas tenían garantizada la prestación del servicio de transporte de carga; y,
 - (iv) no se ha acreditado que ABA haya participado de las conductas anticompetitivas imputadas. Al contrario, se evidencia que la conducta de ABA habría sido contraria a la realización de dichos acuerdos, lo que habría causado el malestar de la Unión y de los Transportistas;
25. El 4 de noviembre de 2011, la Unión apeló la Resolución 056-2011/CLC-INDECOPI reiterando los argumentos señalados en su escrito de descargos, y añadió lo siguiente:
- (i) solicitó una nueva evaluación de la norma aplicable al caso en concreto, pues las infracciones establecidas en el Decreto Legislativo 701 - Ley contra las Prácticas Monopólicas, Controlistas y Restrictivas de la Libre Competencia (en adelante, Decreto Legislativo 701) no son iguales a las establecidas en el Decreto Legislativo 1034, por lo que no podrían ser sancionados por una norma que en el periodo en que sucedieron los hechos no se encontraba vigente;
 - (ii) invocó la aplicación de los principios del debido procedimiento, razonabilidad, tipificación, e irretroactividad contenidos en la LPAG. Asimismo, señaló que resultaba necesario que la primera instancia hubiese aplicado el principio de continuación de infracciones al caso en concreto. Este dispone que para determinar la procedencia de la

imposición de sanciones por infracciones en las que el administrado incurra en forma continua, se requiere que hayan transcurrido por lo menos 30 días hábiles desde la fecha de la imposición de la última sanción, y acreditar haber solicitado dentro de dicho plazo al administrado, que demuestre haber cesado la infracción. Al no haber aplicado la Comisión los referidos principios, solicitan la nulidad de la resolución apelada; y,

- (iii) manifestó que no se actuaron los siguientes medios probatorios:
- a. tres libros de actas presentados a la Secretaría Técnica de la Comisión;
 - b. facturas y comprobantes de pago correspondientes al periodo comprendido entre los años 2007 al 2009, en los que se acredita que los asociados han estado sometidos a la cadena de distribución de UNACEM, y que el cobro por el servicio ha sido de forma libre y consecuente con el alza de los insumos utilizados en el transporte;
 - c. declaración de parte a ser realizada por la señora Ana Huerta, presidenta de la Unión, respecto a la carta del 29 de octubre de 2008 enviada a ABA;
 - d. declaración testimonial del representante legal de La Vega, respecto a la decisión de retirar su oficina operativa de Huaraz en el mes de febrero de 2009;
 - e. declaración testimonial del jefe de operaciones de La Vega, respecto al reparto selectivo que realiza sobre las empresas de transportes;
 - f. declaración testimonial de los consumidores de las ferreterías, a fin de verificar el grado de satisfacción de estos sobre el servicio de transporte prestado por los asociados;
 - g. inspección que debería ser realizada en las oficinas de ABA, mediante la cual se acreditarían los actos de competencia desleal de esta empresa al tener dos giros de negocio; e,
 - h. inspección a ser realizada en las instalaciones de UNACEM a fin de verificar el despacho de mercaderías y las hileras de distribución de cemento, así como las actividades de administración que realiza La Vega sobre este reparto.

26. El 25 de noviembre de 2011, en respuesta a la Carta 297-2011/ST-CLC-INDECOPI, la Unión precisó que el recurso de apelación se interponía en nombre de los ex miembros de su Consejo Directivo, los Transportistas y la Unión, es decir, en nombre de los Imputados.
27. El 26 de junio de 2012, ABA presentó un escrito señalando que jamás aceptó ni ejecutó las prácticas colusorias horizontales sancionadas por la Comisión, por lo que solicita que se confirme la Resolución 056-2011/CLC-INDECOPI.
28. El 24 de setiembre de 2012, la Unión manifestó que la Comisión no había determinado su participación en los hechos imputados, pues no se había identificado con precisión cuál había sido la actuación de cada una de las empresas investigadas. Asimismo, reiteró los argumentos señalados a lo largo del procedimiento.
29. El 22 de octubre de 2012, la Unión presentó un escrito manifestando que no se habían individualizado las conductas anticompetitivas, puesto que no se habría tomado en consideración la fecha de ingreso de los asociados a la Unión. Por ello, alegó que no se puede juzgar a todos estos por igual, dado que algunos ingresaron incluso en fechas posteriores a la finalización del periodo de investigación. Además, manifestó lo siguiente:
 - (i) al considerar como carentes de relevancia a los medios probatorios aportados, no se está aplicando el principio de primacía de la realidad consagrado en el Decreto Legislativo 1034;
 - (ii) no se ha causado daño económico alguno, pues el precio del cemento no subió para el usuario o consumidor final y, por el contrario, el acuerdo favoreció la ampliación de la oferta de transporte además de incrementar los estándares del servicio;
 - (iii) los clientes y competidores han tenido la libertad de contratar o realizar libremente el servicio de transporte;
 - (iv) la Comisión no ha tomado en cuenta el costo del transporte, el cual debía ser analizado en función al concepto de mercado relevante;
 - (v) los testigos entrevistados por la Secretaría Técnica de la Comisión, son personas que se dedican a la actividad de ferretería y no transportistas, por lo que su actividad debió ser tomada en cuenta al momento de analizar sus afirmaciones;
 - (vi) los precios únicos existen también en otros mercados como en el caso del transporte urbano; y,

- (vii) las facturas presentadas por los asociados evidencian que han existido diferencias en los precios.
30. El 22 de octubre de 2012, Transportes Mar y Cielo S.R.L. (en adelante, Transportes Mar y Cielo), presentó un escrito señalando que la Comisión no había determinado con exactitud cuál había sido su participación en los acuerdos colusorios sancionados. En particular, no habría tomado en cuenta que se incorporó a la Unión a finales de 2010, es decir, con posterioridad a los hechos denunciados. Por ende, no tenía conocimiento de las acciones que venían llevando a cabo los directivos de la referida asociación. Además, reiteró los argumentos señalados por la Unión en su escrito de descargos y su recurso de apelación.

II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN²⁶

31. Luego de revisar el expediente y conforme a los antecedentes expuestos, a criterio de esta Sala, deberá determinarse lo siguiente:
- (i) si la Resolución 056-2011/CLC-INDECOPI adolece de algún vicio que acarree su nulidad;
 - (ii) si se configuran las presuntas prácticas colusorias horizontales en las modalidades de concertación de precios y reparto concertado de clientes;
 - (iii) si, de ser el caso, la graduación de la sanción impuesta a los investigados por la comisión de prácticas colusorias horizontales fue calculada correctamente por parte de la Comisión.

III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN

III.1. Sobre los vicios de nulidad alegados por los Imputados

32. De acuerdo a lo señalado por los Imputados, la Resolución 056-2011/CLC-INDECOPI adolece de un vicio de nulidad, toda vez que la Comisión aplicó el Decreto Legislativo 1034 para analizar la imputación, pese a que no se encontraba vigente cuando sucedieron los hechos investigados. En tal sentido, alega que la Comisión habría vulnerado los principios del debido proceso, razonabilidad, tipificación, irretroactividad y en especial el de continuación de infracciones.

²⁶ Corresponde precisar que al no haber sido apelado el extremo por el cual se declaró infundado el procedimiento contra ABA, la Sala no analizará los términos de dicha decisión.

33. Al respecto, la Comisión ha señalado en la resolución apelada que resultaba aplicable a los hechos materia de cuestionamiento el Decreto Legislativo 1034, en tanto se trataba de una infracción continuada y existían indicios razonables de que esta había sido ejecutada hasta el 21 de mayo de 2009²⁷, fecha posterior a la entrada en vigencia de esta norma.
34. En tal sentido, corresponde a esta Sala determinar qué norma debe aplicarse al caso en particular, para lo cual se debe establecer previamente si las conductas investigadas correspondieron a una infracción continuada, cuya ejecución se mantuvo incluso con la vigencia del Decreto Legislativo 1034.
35. A nivel de la doctrina en derecho penal –derecho sancionador por antonomasia– existe consenso en señalar que la figura del delito continuado presenta elementos de carácter objetivo y subjetivo. Aquellos elementos de naturaleza objetiva son: (i) la pluralidad de acciones; (ii) la pluralidad de violaciones a la misma ley, de modo que cada una de las acciones constituya una previsión típica; y, (iii) el contexto temporal de la realización de las acciones, es decir, se sanciona con una misma pena diferentes actos particulares cometidos en el mismo momento o en momentos diversos que se estiman continuados y constituyen un solo delito. Por su parte, el elemento subjetivo que caracteriza este tipo de delito es la unidad de resolución criminal²⁸.
36. En este caso, se observa que la imputación versa sobre una pluralidad de acuerdos vinculados a la fijación de precios y el reparto de clientes que se relacionarían entre sí, siendo que cada uno de ellos podría constituir una infracción independiente. Asimismo, las acciones cuestionadas durante el procedimiento guardan conexión temporal entre ellas, y a partir de los medios de prueba que sustentan los cargos, se encontrarían vinculadas con un único propósito anticompetitivo.
37. Por tanto, de verificarse los hechos imputados, existiría una pluralidad de acciones realizadas por la Unión, su Consejo Directivo y los Transportistas para materializar los acuerdos adoptados respecto a la fijación de precios y al reparto de clientes.

²⁷ Fecha de la resolución admisorio. Sobre este punto, se debe tener en cuenta que en el expediente obra una carta del 29 de octubre de 2008, mediante la cual la Unión solicitó a ABA actualizar y homologar precios, la cual daría indicios de que a la fecha de la referida resolución, las presuntas infracciones materia de controversia continuarían.

²⁸ Cfr.: HURTADO POZO, Manuel. *Manual de Derecho Penal. Parte General I*. Lima: Editora Jurídica Grijley, 2005, pp. 943-957; VILLAVICENCIO TERREROS, Felipe. *Derecho Penal. Parte General*. Lima: Editora Jurídica Grijley, 2006, pp.685-696; BRAMONT ARIAS, Luis A. y Luis A. BRAMONT-ARIAS TORRES. *Código Penal Anotado*. Lima: Editorial San Marcos, 1995, pp. 234-239.

38. De otro lado, desde la fecha de constitución de la Unión, el 15 de diciembre de 2004, hasta el momento de imputación de cargos, 21 de mayo de 2009, presuntamente habrían existido continuas y sucesivas violaciones a la ley de competencia. Por tanto, se cumpliría en el presente caso el supuesto de proximidad temporal.
39. Del mismo modo, en caso se compruebe la existencia de las conductas anticompetitivas imputadas, existiría unidad de resolución criminal, en tanto las acciones habrían obedecido a una única voluntad de incrementar sus beneficios a través de los acuerdos de fijación de precios y reparto de clientes.
40. En tal sentido, los hechos investigados (fijación concertada de precios y reparto concertado de clientes) formarían parte de la ejecución de un único acuerdo y, en consecuencia, se trataría de una infracción continuada, ya que concurren todos los elementos objetivos y subjetivos para ello. Por ende, conforme a lo dispuesto en el Pleno Jurisdiccional Penal de Ica de la Corte Suprema de Justicia de la República realizado en el año 1998²⁹ cuyos criterios pueden resultar aplicables supletoriamente al presente procedimiento, y en la línea de lo señalado por el Tribunal Constitucional³⁰, para evaluar las conductas imputadas será necesario aplicar la norma vigente cuando se cometió el último acto de la presunta infracción o, en su defecto, la norma vigente en el momento en que el último acto se pone en conocimiento de la autoridad.
41. De acuerdo a los medios probatorios que obran en el expediente, el 29 de octubre de 2008³¹ la Unión envió una carta a ABA solicitándole que homologue el precio de transporte de carga de cemento conforme a lo acordado por la asociación. Así, considerando que el Decreto Legislativo 1034 entró en vigencia el 25 de julio de 2008, fecha anterior a la emisión de la referida carta, se desprende que esta norma estaba vigente durante la realización de los hechos investigados. Por ello, esta Sala considera que la aplicación del Decreto Legislativo 1034 es legalmente correcta.

²⁹ En el referido pleno jurisdiccional se señaló que "(...) Debe estimarse el hecho como delito continuado si él consiste en varias infracciones a la ley que responden a una única resolución criminal fraccionada en su ejecución". Así como que: "(...) en el caso de los delitos continuados procede aplicar la ley vigente a la terminación del período de realización de la conducta criminal".

³⁰ "Cuando haya más de una norma vigente al momento de la comisión del delito, por tratarse, por ejemplo, de un delito continuado, se aplicará, como norma vigente al momento de la comisión del delito, la última norma vigente durante su comisión. Esto es así, porque la norma vigente al momento de la comisión del delito se aplica de manera inmediata". (Ver Sentencia 0901-2003-HC-TC del 12 de mayo de 2003. Asunto: Pedro Antonio Esteban Schulz Álvarez).

³¹ Ver foja 706 del expediente.

42. De otra parte, con relación a la aplicación del principio de continuación de infracciones alegado por las apelantes que se encuentra regulado en el artículo 230.7 de la LPAG³², el profesor Morón manifiesta que *“frente a una infracción continuada en el tiempo, la Administración debe proceder a: (i) Instruir un expediente sancionador; (ii) Emitir la resolución sancionadora; y, (iii) Requerir al administrado que demuestre haber cesado la infracción dentro del plazo de treinta (30) días. Solo cuando la Administración hubiere cumplido con estas tres condiciones, recién podrá instruirse un segundo procedimiento administrativo sancionador”*³³.
43. En ese sentido, el referido principio exige que se cumplan ciertas condiciones ante la posibilidad de la imposición de una nueva sanción por la comisión de infracciones en las que el administrado incurra de manera continua.
44. En el presente caso, se evidencia que no aplica lo dispuesto en el numeral 7 del artículo 230 de la LPAG. Así, tal como lo señaló la Comisión, el principio en cuestión es una garantía para el administrado y tiene como presupuesto la comisión de varias infracciones de manera continua de la misma naturaleza. Sin embargo, el mencionado principio será aplicado frente a infracciones previamente sancionadas, supuesto que no se presenta en el caso en concreto, pues no se ha sancionado a los Imputados por las mismas infracciones con anterioridad.
45. Por los argumentos expuestos líneas arriba, corresponde rechazar las alegaciones de la Unión ya que esta Sala considera que no ha existido contravención alguna a los principios del debido proceso, razonabilidad, tipificación, irretroactividad y continuación de infracciones en el presente procedimiento administrativo.

³²

LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL

Artículo 230.- Principios de la potestad sancionadora administrativa

La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:

(...)

7. Continuación de infracciones.- Para determinar la procedencia de la imposición de sanciones por infracciones en las que el administrado incurra en forma continua, se requiere que hayan transcurrido por lo menos treinta (30) días hábiles desde la fecha de la imposición de la última sanción y que se acredite haber solicitado al administrado que demuestre haber cesado la infracción dentro de dicho plazo.

Las entidades, bajo sanción de nulidad, no podrán atribuir el supuesto de continuidad y/o la imposición de la sanción respectiva, en los siguientes casos:

a) Cuando se encuentre en trámite un recurso administrativo interpuesto dentro del plazo contra el acto administrativo mediante el cual se impuso la última sanción administrativa.

b) Cuando el recurso administrativo interpuesto no hubiera recaído en acto administrativo firme.

c) Cuando la conducta que determinó la imposición de la sanción administrativa original haya perdido el carácter de infracción administrativa por modificación en el ordenamiento, sin perjuicio de la aplicación de principio de irretroactividad a que se refiere el inciso 5.

(...)

³³

MORÓN URBINA, Juan Carlos. *“Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General”*, Gaceta Jurídica, Lima, 2008, pág. 664.

III.2. Prácticas colusorias horizontales en el Decreto Legislativo 1034

46. El artículo 1 del Decreto Legislativo 1034³⁴, establece que la finalidad de la ley es prohibir y sancionar las conductas anticompetitivas con el objetivo de promover la eficiencia económica en los mercados para el bienestar de los consumidores.
47. El artículo 11 del Decreto Legislativo 1034³⁵ establece que son 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.
48. Se considera como prácticas colusorias horizontales aquellas que se producen entre agentes económicos que se encuentran en el mismo nivel de la cadena de producción, distribución o comercialización de productos o servicios y, por tanto, compiten entre sí en un mismo mercado. Las prácticas

³⁴

DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS.-

Artículo 1. Finalidad de la presente Ley.-

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.

³⁵

DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS.-

Artículo 11. Prácticas colusorias horizontales.-

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;
- (b) La limitación o control concertado de la producción, ventas, el desarrollo técnico o las inversiones;
- (c) El reparto concertado de clientes, proveedores o zonas geográficas;
- (d) La concertación de la calidad de los productos, cuando no corresponda a normas técnicas nacionales o internacionales y afecte negativamente al consumidor;
- (e) La aplicación concertada, en las relaciones comerciales o de servicio, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que coloquen de manera injustificada a unos competidores en situación desventajosa frente a otros;
- (f) Concertar injustificadamente la subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones adicionales que, por su naturaleza o arreglo al uso comercial, no guarden relación con el objeto de tales contratos;
- (g) La negativa concertada e injustificada de satisfacer demandas de compra o adquisición, o de aceptar ofertas de venta o prestación, de bienes o servicios;
- (h) Obstaculizar de manera concertada e injustificada la entrada o permanencia de un competidor a un mercado, asociación u organización de intermediación;
- (i) Concertar injustificadamente una distribución o venta exclusiva;
- (j) Concertar o coordinar ofertas, posturas o propuestas o abstenerse de éstas en las licitaciones o concursos públicos o privados u otras formas de contratación o adquisición pública previstas en la legislación pertinente, así como en subastas públicas y remates; u,
- (k) Otras prácticas de efecto equivalente que busquen la obtención de beneficios por razones diferentes a una mayor eficiencia económica.

11.2. Constituyen prohibiciones absolutas los acuerdos horizontales inter marca que no sean complementarios o accesorios a otros acuerdos lícitos, 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.

colusorias pueden tener como finalidad concertar aspectos tales como: la fijación de un precio de compra o venta; el reparto de clientes, proveedores o mercados; la limitación o control de la producción o ventas; un esquema de discriminación; ventas atadas; las ofertas, posturas o propuestas o abstenerse de estas en las licitaciones o concursos públicos o privados; y, en general, la implementación de prácticas de efecto equivalente que busquen la obtención de beneficios por razones diferentes a una mayor eficiencia económica.

49. Una de las principales características de una práctica colusoria es que debido al carácter coordinado de la conducta, como por ejemplo, en el caso de la fijación de precios, se logra elevar artificialmente los precios de los productos y servicios, reduciendo con ello el bienestar de la sociedad. Así, por ejemplo, un acuerdo de precios a través de la fijación artificial de los mismos, busca extraer el máximo excedente al consumidor. En particular, los precios de las empresas resultan mayores a los que se presentarían en un entorno competitivo, o dicho de otra manera, se permite una situación donde las empresas fijan precios lo suficientemente cercanos a los de un monopolio como consecuencia de la acción concertada y no como resultado de una situación de competencia efectiva³⁶.
50. En ese sentido, tanto en términos de rentabilidad para los participantes del cartel, como de perjuicio para los consumidores, el resultado de las prácticas colusorias entre competidores es similar al de un monopolio. Así, entre los efectos dañinos que se producirían a consecuencia de estas prácticas, Quintana señala los siguientes³⁷:
- (i) afectan al comprador o consumidor al permitir que se le cobre precios mayores o que se le imponga condiciones menos beneficiosas que las que primarían en un mercado competitivo;

³⁶ MOTTA, Massimo. *Competition Policy. Theory and Practice*. Cambridge University Press. New York, 2004. Págs.137-138. Al respecto se ha señalado que: "Las prácticas colusorias permiten a las empresas ejercer poder de mercado que de otra manera no tendrían, y restringir artificialmente la competencia e incrementar los precios, reduciendo el bienestar. (...) En economía, la colusión es una situación donde los precios de las firmas son superiores a los de competencia. Una definición un poco diferente caracteriza a la colusión como una situación donde las empresas fijan los precios lo suficientemente cerca de los precios de monopolio".

Traducción libre de: "Collusive practices allow firms to exert market power they would not otherwise have, and artificially restrict competition and increase prices, thereby reducing welfare. (...) In economics, collusion is a situation where firms' prices are higher than some competitive benchmark. A slightly different definition would label collusion as a situation where firms set prices which are close enough to monopoly prices."

³⁷ QUINTANA SÁNCHEZ, Eduardo. Prácticas Concertadas entre competidores y estándar de prueba requerido. En: Revista de Derecho Administrativo 10 – Derecho de la Competencia. Lima, N° 10, noviembre 2011. Pág. 18.

- (ii) privan al comprador o consumidor de la posibilidad de elegir entre distintas opciones de precios, calidades u otras condiciones de venta; y,
 - (iii) limitan los incentivos a la eficiencia e innovación de las empresas que participan de la práctica, pues al desaparecer los riesgos de la competencia, también desaparece el impulso a ganarle a los rivales.
51. Asimismo, como resalta Hovenkamp, es importante tomar en consideración que un cartel de competidores puede crear poder de mercado rápidamente y a bajo costo, lo que significa que la colusión puede ser rentable incluso si es imperfecta o dura un corto periodo. De esta manera, aquellos mercados que no son propensos a un monopolio estructural pueden ser objeto de acuerdos colusorios³⁸.
52. El Decreto Legislativo 1034 establece que las prácticas colusorias horizontales encuentran como manifestaciones los acuerdos, las decisiones, las recomendaciones y las prácticas concertadas. Aunque se presenten bajo distintas denominaciones, cabe precisar que aquellas solo representan diversas manifestaciones en las que se pueden adoptar las conductas colusorias.
53. Los acuerdos que limitan la competencia o acuerdos colusorios son definidos como todo concierto de voluntades mediante el cual varios operadores económicos independientes se comprometen en una conducta que tiene por finalidad o efecto restringir la competencia³⁹. En esa línea, como lo señala Quintana, *"según lo definido por la doctrina, los acuerdos entre competidores son los pactos, contratos o convenios que ponen en evidencia la manifestación de voluntad de los participantes y que se prueban a través de documentos escritos u otros medios que permitan concluir con plena certeza*

³⁸ HOVENKAMP, Herbert. *The Antitrust Enterprise. Principle and Execution*. Harvard University Press. Cambridge Massachusetts, 2005. Pág. 125. Sobre el particular, el autor señala: "Los acuerdos entre competidores son la clase más sospechosa de conducta anticompetitiva. Las empresas negocian con clientes y proveedores diariamente. Por el contrario, los acuerdos entre competidores son más sospechosos y menos frecuentes, haciéndolos más fáciles de observar. Además, para una sola empresa obtener un poder de mercado significativo es difícil y costoso, y la mayoría fracasa en el intento. Como resultado la persistencia de un monopolio es rara y sólo existe en estricto bajo ciertas condiciones estructurales. Sin embargo, un cartel de competidores puede crear un poder de mercado de forma rápida y barata. Esto significa que la colusión puede ser rentable aunque sea imperfecta o dure poco tiempo. Muchos mercados que no son propensos a un monopolio estructural pueden ser objetivo de colusión".

Traducción libre de: *"Agreements among competitors are the most suspect class of antitrust conduct. Firms deal with customers and suppliers daily. By contrast, agreements among competitors are both more suspicious and less frequent, making them easier to observe. In addition, for a single firm to obtain significant market power is difficult and costly, and most fail in the attempt. As a result persistent monopoly is rare and exists only under narrowly defined structural conditions. However, a cartel of competitors can create a market power quickly and cheaply. This means that collusion can be profitable even if it is imperfect or lasts a short time. Many markets that are not prone to structural monopoly may be targets of collusion."* (Subrayado añadido)

³⁹ Al respecto, ver: Resolución 0048-2008/TDC-INDECOPI del 16 de enero de 2008 en el Expediente 005-2004/CLC.

*que existió la voluntad común de restringir la competencia entre ellos (prueba directa)*⁴⁰.

54. Las prácticas concertadas se han definido como una forma de cooperación entre las empresas que, sin haber celebrado un acuerdo formal, sustituye en los hechos al proceso competitivo⁴¹. Aquellas consisten en la puesta en ejecución de un plan que se sustenta en la adaptación simultánea de comportamientos, lo que normalmente presupone un intercambio de información previa (por ejemplo, el anuncio de un incremento o de una base de precios, la adopción de un estándar determinado, entre otros.)⁴².
55. Cabe señalar que aunque las prácticas concertadas son conductas coordinadas que tienen el objetivo de restringir o limitar la competencia, estas no pueden corroborarse mediante un acuerdo expreso o formal entre los competidores, sino que serán demostradas mediante una prueba indirecta. En estos casos, a partir de su actuación en el mercado y el uso de evidencia circunstancial (indicios y presunciones) se puede inferir como única explicación lógica la adopción de una estrategia concertada.
56. Asimismo, el Decreto Legislativo 1034 recoge como manifestaciones de prácticas colusorias a las decisiones y recomendaciones expedidas en el marco de las actividades de las asociaciones de empresas o gremios. Según una clasificación doctrinal, los entendimientos adoptados por asociaciones de empresas con fines contrarios a la competencia constituyen decisiones que sí tienen carácter vinculante, mientras que las recomendaciones que tienen únicamente carácter orientativo⁴³.
57. De otro lado, el Decreto Legislativo 1034 establece una distinción entre las conductas anticompetitivas sujetas a una prohibición absoluta y aquellas que son consideradas como prohibiciones relativas. Esta diferenciación determinará el estándar de prueba aplicable para cada tipo de conducta infractora.

⁴⁰ QUINTANA SÁNCHEZ, Eduardo. Op.cit. Pág. 16.

⁴¹ KILLIAS, Pierre-Alain. *Les pratiques concertées*. En: *Droit de la concurrence*. TERCIER, Pierre et Christian BOVET (Editeurs), Helbing & Lichtenhahn, 2002. Pág. 154. El autor ha definido las prácticas concertadas como: “una forma de cooperación entre las empresas que, sin haber alcanzado la etapa en donde el acuerdo se supone que ha sido concluido, sustituye o se esfuerza por sustituir en la práctica los riesgos de la competencia por una colaboración entre ellas”.

Traducción libre de: «une forme de coopération entre entreprises qui sans avoir atteint le stade où accord est supposé avoir été conclu substitue ou s'efforce de substituer dans les faits aux risques de la concurrence une collaboration entre elles».

⁴² Ibidem.

⁴³ PASCUAL Y VICENTE, Julio. Las conductas prohibidas en la reformada Ley de Defensa de la Competencia. En: Gaceta Jurídica de la Unión Europea y de la Competencia, Madrid, N° 205, enero – febrero, 2000. Pág.11.

58. Conforme al artículo 8 del Decreto Legislativo 1034⁴⁴, en los casos de prohibiciones absolutas, para verificar la existencia de la infracción administrativa es suficiente que la autoridad de competencia pruebe la existencia de la conducta infractora. Por su parte, el artículo 9 de la misma ley, establece que el caso de las prohibiciones relativas⁴⁵, la autoridad deberá probar la existencia de la conducta y que esta tiene, o podría tener, efectos negativos para la competencia y el bienestar de los consumidores.
59. Así, tal como se ha señalado previamente, el artículo 11.2 del Decreto Legislativo 1034⁴⁶ establece que constituyen prohibiciones absolutas los acuerdos horizontales *inter marca* que no sean complementarios o accesorios a otros acuerdos lícitos, 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.
 - d) Establecer posturas o abstenciones en licitaciones, concursos u otra forma de contratación pública.
60. Así por ejemplo, será suficiente que se acredite la existencia de un acuerdo de precios entre competidores o la actuación concertada entre aquellos con la finalidad de limitar la producción, para que se verifique una infracción a la ley de competencia. A diferencia de las prohibiciones relativas, para verificar la existencia de la infracción en los supuestos listados en el numeral precedente, no se requiere probar si la conducta tiene, o podría tener, efectos negativos para el proceso competitivo y el bienestar de los consumidores.
61. Las conductas calificadas como prohibiciones absolutas por el Decreto Legislativo 1034 son aquellas consideradas como inherentemente anticompetitivas, debido a que permiten a las empresas ejercer poder de mercado sobre la totalidad o parte de un mercado, generando menores cantidades de bienes o servicios ofrecidos, precios mayores a los que

⁴⁴ **DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS**
Artículo 8.- Prohibición absoluta.- En los casos de prohibición absoluta, para verificar la existencia de la infracción administrativa, es suficiente que la autoridad de competencia pruebe la existencia de la conducta.

⁴⁵ **DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS**
Artículo 9.- Prohibición relativa.-
En los casos de prohibición relativa, para verificar la existencia de la infracción administrativa, la autoridad de competencia deberá probar la existencia de la conducta y que ésta tiene, o podría tener, efectos negativos para la competencia y el bienestar de los consumidores.

⁴⁶ Ver nota al pie 35.

existirían en un entorno sin la restricción a la competencia, ineficiencias productivas de las empresas y retrasos en la innovación por parte de estas⁴⁷.

62. Al respecto, cabe señalar que foros como la OECD (*Organisation for Economic Co- Cooperation and Development*) han identificado a las concertaciones de precios, restricciones de oferta, asignación de territorios o clientes y colusión en licitaciones como las conductas más claramente anticompetitivas y dañinas. Sobre dichas conductas —denominadas en conjunto *Hard Core Cartels*— la OECD promueve, y ha conseguido de parte de sus miembros, una activa lucha en su contra⁴⁸, la que ha incluido el incremento de las investigaciones, la elevación de las sanciones pecuniarias máximas, el desarrollo de programas de clemencia (*leniency programmes*), el incremento de las facultades de la agencia de competencia para obtener medios probatorios, entre otros⁴⁹.
63. En el mismo sentido, en el ámbito doctrinal, se ha considerado que deberían estar sujetas a una prohibición absoluta (regla *per se*⁵⁰) aquellas conductas que califican como *naked agreements*⁵¹, es decir, las prácticas colusorias *inter marca* entre competidores, que no son complementarias o accesorias a otros acuerdos lícitos, de manera que no ofrecen beneficio alguno a la sociedad (como por ejemplo, integración de producción, innovación o distribución), y su rentabilidad depende solo del ejercicio de poder de mercado y la posibilidad de fijar precios mayores a los de un entorno competitivo.
64. Dichas características son propias de las conductas calificadas como prohibiciones absolutas en el artículo 11.2 del Decreto Legislativo 1034 y debido a sus efectos nocivos para el proceso competitivo y el mercado,

⁴⁷ Al respecto, estas consideraciones fueron recogidas como sustento para optar por aplicar una prohibición absoluta de las conductas recogidas en el artículo 11.2 del Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas. Ver: Exposición de Motivos de la referida norma.

⁴⁸ Esfuerzo iniciado en 1998 a través del documento “Recomendación del Concilio Concerniente a la Efectiva Acción Contra los Hard Core Cartels”. Disponible en: <http://www.oecd.org/dataoecd/39/4/2350130.pdf> (Visitada el 20 de diciembre de 2013).

⁴⁹ Otro importante foro en materia de libre competencia, la International Competition Network, también ha identificado como “Hard Core Cartels” a la fijación de precios, restricciones de oferta, asignación de mercados y licitaciones colusorias. International Competition Network (ICN). *Defining Hard Core Cartels Conduct. Effective institutions. Effective Penalties*. ICN Working Group on Cartels. 4th Conference Bonn – Germany, 6-8 de junio de 2005. Pág. 10.

⁵⁰ Al respecto, se ha señalado: “El criterio de prohibición automática o ilegalidad *per se* fue creado por la Corte Suprema de Estados Unidos para los casos de fijación de precios entre competidores, por acuerdos o mediando una concertación, así como para aquellas prácticas que indirectamente tienen un efecto equivalente como sucede con la reducción de la producción u oferta o el reparto de mercado. Según la Corte Suprema de Estados Unidos, la experiencia demuestra que ese tipo de conductas, por su propia naturaleza, tienden a restringir la competencia sin una razón que las justifique y, por ello, resulta inconveniente utilizar recursos privados o públicos para determinar si en algún caso remoto producen efectos beneficiosos”. Ver: QUINTANA SÁNCHEZ, Eduardo. Op.Cit. Pág. 17.

⁵¹ HOVENKAMP, Herbert. Op.Cit. Págs. 112- 124.

deben ser perseguidas con mayor severidad por parte de la autoridad de competencia.

65. A partir de lo expuesto, la Sala concluye que las conductas sometidas a una prohibición absoluta serán sancionadas en cualquiera de sus manifestaciones, lo que incluye a los acuerdos, decisiones, recomendaciones y prácticas concertadas, para lo cual únicamente se deberá probar la existencia de tales acuerdos. Ello en la medida que todas tienen como objeto o efecto la voluntad común entre competidores de restringir la competencia.
66. Las recomendaciones y decisiones anticompetitivas también pueden tener la finalidad de adoptar una estrategia coordinada inter marca que no sea complementaria o accesorio a un acuerdo lícito y, por tanto, serán calificadas como prohibiciones absolutas al ser susceptibles de provocar el mismo efecto que un acuerdo formal o una práctica concertada entre competidores, esto es, restringir la competencia entre los agentes del mercado a los cuales se dirige.

III.3. El mercado investigado

III.3.1. Descripción del mercado⁵²

67. El mercado investigado corresponde al servicio de transporte de carga pesada, desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa⁵³.
68. De acuerdo a los actuados en el procedimiento, el transporte de carga pesada desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa se centraba principalmente en realizar transporte de los productos de UNACEM⁵⁴, a través de empresas como La Viga, Consorcio CAF S.A.C. (en adelante, Consorcio CAF) y A. Berio. Para tal efecto, contaba con acuerdos de exclusividad con dos de dichas empresas, Consorcio CAF y La Viga⁵⁵.

⁵² Únicamente la Unión cuenta con 72 transportistas inscritos, los 71 Transportistas denunciados y ABA; lo que evidencia que el mercado se encuentra atomizado.

⁵³ El Callejón de Huaylas es un estrecho y alargado valle aluvial de la Cordillera de los Andes ubicado en el departamento de Ancash, formado por el recorrido del río Santa desde su origen en la laguna de Conococha hasta el Cañón del Pato. Entre sus principales ciudades se encuentran: Recuay, Huaraz, Marcará, Carhuaz, Mita, Mancos, Ranrahirca, Yungay y Caraz. Información disponible en: <http://www.mincetur.gob.pe/newweb/portals/0/ANCASH.pdf>. Visitada el 20 de diciembre de 2013.

⁵⁴ Sin embargo, además del cemento también se transportaba otro tipo de carga pesada como fierro, ladrillo, entre otros materiales.

⁵⁵ A modo de ejemplo ver términos del Acta de Compromiso del 21 de julio de 2006 (foja 639 del expediente). Asimismo, ver los términos del Acta de Asamblea Extraordinaria del 20 de enero de 2008 (foja 559 del expediente).

69. De otro lado, corresponde precisar que UNACEM tenía como política que los transportistas realicen una fila a efectos de proporcionarles la carga a ser transportada. En ese contexto, la Unión acordó con UNACEM la realización de dos hileras, una para los transportistas en general y otra para los transportistas asociados a la Unión. Con ello, se aseguraba una carga constante a dichos transportistas y, de darse el caso, una espera menos prolongada, lo que incidía en la cantidad de viajes.

III.3.2 Características del mercado que pueden facilitar una práctica colusoria

70. Antes de evaluar si se realizaron prácticas anticompetitivas, corresponde verificar si existían características en el mercado investigado que podían haber facilitado un eventual acuerdo entre los Transportistas.

(i) Existencia de gremios o asociaciones empresariales

71. Tal como señala Motta⁵⁶, el pertenecer a asociaciones es uno de los factores que puede facilitar los acuerdos entre competidores. En este caso, a pesar del alto número de empresas en este mercado y de las diferencias en el número de unidades de transporte entre cada una de ellas⁵⁷, los costos de transacción de implementar una práctica colusoria se reducen debido a la existencia de asociaciones.
72. Así, el hecho de que una empresa de transporte de carga pertenezca a la Unión, puede ser un factor determinante que facilite un acuerdo entre sus miembros, quienes, al reunirse periódicamente y conocer a sus pares, tienen la posibilidad de coordinar e implementar un acuerdo anticompetitivo, pues en el seno de dicha asociación, los costos de transacción de vigilar y ejecutar un acuerdo anticompetitivo, como identificar a los participantes del mercado, o poder vigilar sus acciones, son cercanos a cero⁵⁸ por las características propias de una organización como la Unión.

(ii) Homogeneidad del servicio

⁵⁶ MOTTA, Massimo. Op.Cit. pág. 151.

⁵⁷ Esta diferencia entre la cantidad de unidades de transporte entre los Transportistas se evidencia del Acta de Asamblea Extraordinaria del 4 de noviembre de 2007, donde expresamente se señala "*De la misma idea fue el señor Víctor Argandoña Astudillo (...), quien dijo que no tomen a mal los asambleístas, pero que deben incrementar sus unidades solamente los que tienen menos de cuatro unidades, lo cual fue aceptado mayoritariamente*". (Ver a foja 538 del expediente). Lo antes señalado se evidencia además de lo indicado por los Imputados en su recurso de apelación, donde manifiestan que "*(...) cada uno de nuestros asociados que mantiene entre 1 a 5 unidades de carga, que es la mayoría y pocos asociados que mantienen de 5 a 10 unidades de carga (...)*".

⁵⁸ Ver nota al pie anterior.

73. En caso los servicios fueran diferenciados, los precios tendrían que variar en función a las valoraciones de la demanda, lo cual incrementaría los costos de transacción de llegar a un acuerdo por cada tipo de servicio y podría implicar la determinación de precios diferentes, haciendo aún más difícil su supervisión. Así, en caso existiera un incremento del precio por parte de un competidor, los demás miembros no tendrían certeza de si este incremento fue causado por una desviación en el acuerdo o por un cambio en factores como la calidad del producto o la valoración del mismo.
74. Por el contrario, el ofrecer servicios homogéneos –que presenten características similares– hace más sencillo el cumplimiento de un acuerdo⁵⁹, ya que la valoración del consumidor será la misma. En ese contexto, no sería necesario acordar diferentes precios para los diferentes tipos de productos o servicios, y tampoco sería necesario acordar otro tipo de aspectos entre competidores además del precio que permitan algún tipo de homogenización. Del mismo modo, la supervisión del referido acuerdo se simplifica.
75. El mercado de transporte de carga, desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa es un servicio homogéneo. Tan es así, que los prestadores del servicio de transporte realizaban hileras para cargar el material a ser trasladado, prestando el mismo servicio, siendo contratados independientemente de sus características como empresas, por lo cual los servicios ofertados por los Transportistas serían sustitutos perfectos los unos de los otros, lo cual facilita el reparto de mercado. Dicho aspecto, como se detalló previamente, reduce los costos de transacción y, por tanto, favorece la existencia de una práctica colusoria.

(iii) Facilidad para verificar el acuerdo

76. En el caso del mercado analizado, la verificación de los acuerdos se puede realizar de manera simple, pues es sencillo obtener información sobre los precios cobrados por cada uno de los Transportistas al brindar el servicio por medio de la misma plataforma (fila en la planta de Atocongo), bajo los mismos medios (ordenes de carguío), y a los mismos generadores de carga (Consorcio CAF y La Viga), lo cual reduce los costos de transacción. En efecto, los Transportistas podían observar fácilmente quiénes se desviaban de los acuerdos. Así, se verifica que por ejemplo, mediante carta del 29 de

⁵⁹

Tal como señala Motta (2004) uno de los principales factores analizados por las autoridades de competencia europeas al momento de evaluar si las fusiones podrían dar lugar a una colusión, es justamente la homogeneidad del producto. Esto debido a que es sabido entre las autoridades de competencia y jueces que es más sencillo llegar a acuerdos colusorios ante la presencia de productos homogéneos que en el caso de productos diferenciados.

octubre de 2008⁶⁰ enviada a ABA, la Unión le solicitó acatar los acuerdos pactados, al observar que cobraba menos flete que los otros transportistas.

77. En este sentido, esta Sala considera que el mercado estudiado en el presente caso es uno que reúne ciertas características que permiten facilitar no solo la realización de un acuerdo anticompetitivo, sino también la verificación de su cumplimiento.

III.4. Análisis de los hechos imputados

III.4.1. Sobre la presunta práctica colusoria horizontal en la modalidad de fijación de precios

78. La fijación concertada de precios, consiste en la renuncia voluntaria de los agentes económicos a establecer libremente los precios de sus productos o servicios para, en lugar de ello, adoptar los precios fijados de forma concertada con sus competidores⁶¹.
79. De acuerdo a lo señalado en el artículo 11.2 del Decreto Legislativo 1034, el solo concierto de voluntades dirigido a fijar precios, constituye una prohibición absoluta, con lo cual de verificarse el acuerdo –tal como ha sido señalado en los considerandos 57 a 66 de la presente Resolución– se acreditará la existencia de una conducta anticompetitiva.
80. En este caso, se evidencian diversos acuerdos en los que los Transportistas establecieron fijar el precio al cual ofrecerían sus servicios de transporte a los generadores de carga. En primer lugar, existieron diversos documentos que, con anterioridad a la constitución de la Unión, develan la intencionalidad de algunos transportistas de fijar el precio de sus servicios. A modo de ejemplo, cabe señalar a los siguientes:

- (i) Acuerdo de Compromiso del 8 de noviembre de 2004, por el cual se decidió lo siguiente⁶²:

⁶⁰ Documento presentado por ABA Transportes S.R.L. en el Expediente 014-2008/CLC e incorporado al presente expediente por la Secretaría Técnica de la Comisión mediante Razón de Secretaría del 22 de mayo de 2009. (Ver foja 706 del expediente).

⁶¹ Ver nota al pie 35.

⁶² El referido acuerdo fue suscrito por Josué Moreno Minaya; Lucas Huerta Cáceres; Lidia Moreno Jara; Bernardina Melgarejo Damián; Edgar Cruz Arieta; Valentín Ramírez Tuya; Antonio Ramírez Tuya; Alfonso Solórzano Espíritu; Aldo Gamarra Falcón; Fredy Moreno Minaya; Nola Robles Huerta; Eulogia Silva; Elvira Toledo Chauca, en representación de Transportes Juan Marco S.R.L.; Modesto Morales Gamarra, en representación de Transportes Morales Señor de Mayo; Hugo Espinoza Huamán, en representación de Transportes Espiritran; Gilmer Pérez Mori, en representación de Transportes Jazmín; Miguel Silva Medina; Lima Tamariz de Bedoya; Emilio Calvo Casnpa. Muchas de las personas naturales y jurídicas antes descritas, formaron la Unión y se encuentran como imputadas en el presente procedimiento. Ver fojas 29 y 30 del expediente.

ACUERDO DE COMPROMISO

HUARAZ, 08 DE NOVIEMBRE DEL 2004

Los Transportistas abajo firmantes que brindamos servicio de Lima – Huaraz y viceversa, consientes de la situación crítica e insostenible que viene atravesando el transporte de carga, por el constante incremento de los combustibles, neumáticos, repuestos y otros, nos vemos en la imperiosa necesidad de incrementar el flete a razón de S/. 60.00 TM y la Bolsa de cemento a S/.2.50 a partir del 08 de noviembre del 2004 pidiendo la comprensión a todos nuestros usuarios.

Solicitamos a todos los firmantes su fiel cumplimiento a la presente, que de hecho redundara a seguir brindado nuestros servicios con la responsabilidad, puntualidad y seguridad que nos caracteriza.

- (ii) Circular 001, por la que diversos transportistas comunican sus decisiones a los ferreteros y constructores⁶³:

Última: N001-2004-Hz.

Pres: *FERRETERIA CONSTRUCTORES.*

Mediante la presente, hacemos de su conocimiento que con fecha 08 de noviembre nos reunimos transportistas de carga, que brindamos servicio de Huaraz-Lima-Huaraz, a fin de regular el costo flete, que debido al incremento de los combustibles, neumáticos, repuestos y otros nos vemos en la seria necesidad de aumentar a razón de S/.60.00 la TM. Y S/.2.50 por bolsa de cemento; dichos precios tendrán vigencia a partir del uno de diciembre; esto, permitirá seguirles brindando nuestros servicios con la misma puntualidad, responsabilidad y seguridad que nos caracteriza.

Respecto de usted su amable comprensión, quedamos muy agradecidos por su atención.

Huaraz, 27 de Noviembre del 2004


ANAHILDA RONDAN
COORDINADORA

⁶³

Ver foja 31 del expediente.

81. Asimismo, de la revisión del Acta de Constitución, se observa que se consignó el precio que se debía cobrar por el servicio de transporte en función a las rutas utilizadas⁶⁴:

“Luego de un arduo debate la asamblea acordó regular los precios de tarifa de carga para tal efecto se hizo un análisis de los costos actuales y lo que venían cobrando, a fin de no generar una competencia desleal acordaron unificar los precios de la siguiente manera; entran en vigencia el 20-12-04. Cemento traslado de Lima a: Huaraz dos soles y cincuenta céntimos con 00/100 cms (sic); Carhuaz Dos soles y secenta (sic) y 00/100 céntimos; Yungay y Caraz Dos soles con setenta Céntimos.

Ladrillo de Lima a: Huaraz Secenta (sic) y cinco nuevos soles con 00/100 cms (sic) por tonelada; Carhuaz Setenta Nuevos soles y 00/100 cms (sic); Yungay y Caraz Setenta y cinco nuevos soles y 00/100 cms (sic); la descarga por tonelada será de tres nuevos soles y 00/100 cms (sic).

Fierro de Lima a: Huaraz ochenta nuevos soles por tonelada; Carhuaz ochenta y dos nuevos soles; Yungay y Caraz ochenta y cinco nuevos soles.

Fierro de Chimbote a: Huaraz noventa nuevos soles; Carhuaz Noventa y dos nuevos soles; Yungay y Caraz noventa y cinco nuevos Soles, se considera los precios por tonelada

Traslado de Cal, Yeso, Carbón desde Carhuaz, Marcona, Caraz a: Lima, setenta nuevos soles la tonelada y a: Pisco ciento veinte nuevos soles.

Mineral de Jangas, Huaraz y Catac a: Lima secenta (sic) nuevos soles más I.G.V. por tonelada.

Traslado de mineral de Conococha a Lima secenta (sic) nuevos soles incluido I.G.V. por tonelada métrica.

Madera desde Musho Callejón de Huaylas desde el Bosque a Lima Dos mil quinientos nuevos soles y desde la pista de los mismos lugares a Lima Dos mil trescientos nuevos soles.

Abono de Lima a Huaraz setenta nuevos soles y la sal desde Salinas a Huaraz un n. Sol (sic) con cincuenta céntimos por saco”.

(Subrayado agregado)

82. La constitución de la Unión y los precios acordados por sus asociados fue comunicada mediante la Circular 002 del 18 de diciembre de 2004, la cual señala lo siguiente:

“Solicitamos su comprensión y apoyo, contratando los servicios de nuestros agremiados y respetando las tarifas establecidas; por lo que adjunto al presente le hacemos llegar copia del acta de constitución y los acuerdos tomados en cuanto se refiere a las tarifas que entrarán en vigencia a partir del 20 de Diciembre (sic) del año en curso.”

⁶⁴

Ver fojas 33 a 35 del expediente.

(Subrayado agregado)

83. Lo acordado por la Unión respecto a los precios, fue reiterado en distintas oportunidades a los asociados, quienes estuvieron de acuerdo con ello, y buscaron la forma de perfeccionarlo y sostenerlo en el tiempo, así como a hacerlo efectivo entre los generadores de carga y garantizar su cumplimiento a través de la posibilidad de imponer sanciones. Esta situación se observa de las actas descritas a continuación:

- (i) Acta de Asamblea Extraordinaria del 18 de julio de 2006⁶⁵:

“El señor secretario de organización Antonio Ramírez Tuya (...) informó sobre los alcances del Decreto Ley 940, la Tarifa referencial, al respecto el Sr. Hilario León opinó que cada transportista haga su factura de acuerdo a su criterio sin tener en cuenta la tarifa referencial, posición que fue rechazada por la Sra. Nolita Robles Huerta y otros asambleístas, por lo que el Sr. Hilario León retiró su opinión, acordándose por unanimidad “Respetar” la Tabla Referencial y que todos socios deben acatar tal decisión y que serán sancionados aquellos que incumplan dicho acuerdo (...)”

(Subrayado agregado)

- (ii) Acta de Asamblea Extraordinaria del 24 de julio de 2006⁶⁶:

*“(...) el Sr. Antonio Ramírez informó y a base de su informe **se acordó establecer la sgte.(sic) tarifa:** de Caraz a Lima 85 la tonelada de Yungay a Lima 85 la tonelada Caraz – Chilca S/. 90 la tonelada, pudiendo negociar el transportista a un precio mayor Caraz o Mancos – Pisco S/. 135 la tonelada Ranrahirca – Lima S/. 85 la tonelada Carhuaz – Lima S/. 80 la tonelada Cochapampa – Lima S/. 85.00 la tonelada Ranrahirca – Paramonga S/. 55 la tonelada Carhuaz – Lima S/. 80 la tonelada Huaraz – Lima S/. 70 la tonelada Anta o Marcará – Lima S/. 75 la tonelada Carhuaz – Trujillo S/. 100 la tonelada Paramonga – Huaraz S/. 55 la tonelada Huacho – Huaraz S/. 75 la tonelada Huaraz – Chimbote S/. 90 la tonelada*

⁶⁵ Ver foja 634 del expediente.

⁶⁶ Ver foja 643 del expediente.

*En cuanto a los camiones menores o sea de 15 toneladas para abajo, la Tarifa es la sgte (sic):
Huaraz – Lima S/. 100 la tonelada
Huaraz – Lima cajas chicas de fruta 1.50 c/c
cajas grandes de fruta 3.00 c/c”*

(Énfasis agregado)

(iii) Acta de Asamblea Extraordinaria del 27 de agosto de 2006⁶⁷:

“Los señores Rubén Guerrero, Elmer Sánchez y Paul (...) opinaron e informaron que habían agremiados que a espaldas de los acuerdos del gremio estaban haciendo arreglos en cuanto a la tarifa de fletes contradiciendo los acuerdos de asamblea denunciando que Transportes Santa Inés y Santa Melchorita eran los que estaban traicionando, a lo que se dijo que los socios que incumplan o traicionen los acuerdos de asamblea serán sancionados conforme estipula el estatuto.”

(Subrayado agregado).

(iv) Acta de Asamblea Extraordinaria del 4 de febrero de 2007⁶⁸:

*“En cuanto al primer punto ‘fletes’.
Dijo que han ido bajando paulatinamente y los culpables somos cada uno de nosotros que aceptamos el juego de los generadores de carga como son el Consorcio CAF S.A.C. y La Viga S.A. (...).
Después de muchas deliberaciones se llegó a concluir lo siguiente:
- La Realización de un paro de protesta contra los generadores de Carga, pues se debe respetar la Tarifa Referencial porque la Detracción (sic) es de acuerdo a ella.
- Para la realización del Paro se debe primero cursar oficio a los generadores de carga, dándoles un plazo de 48 horas, para que se vuelva a la Tarifa Referencial indicándoles que tienen un Acta de Compromiso que deben cumplir”.*

(Subrayado agregado)

(v) Acta de Asamblea Extraordinaria del 18 de febrero de 2007⁶⁹:

“La mayoría de los asambleístas opinaron que el Consorcio CAF S.A.C. seguía ofreciendo precios por debajo de la Tarifa referencial y que solamente se limitaba a dar carga a los que se ofrecían a precios bajos, por esta razón se debe hacer algo contundente como un paro, pues por

⁶⁷ Ver foja 645 del expediente.

⁶⁸ Ver fojas 652 y 653 del expediente.

⁶⁹ Ver foja 657 del expediente.

unanimidad se acordó dar facultades a la Junta Directiva para organizar un paro secretamente para sorprender a los generadores de carga".

(Subrayado agregado)

- (vi) Acta de Asamblea Extraordinaria del 11 de marzo de 2007⁷⁰:

"(...) unánimemente se determinó enviar cartas notariales dirigidas a los generadores de carga: Consorcio CAF y LA VIGA, recordándoles que hay una Tarifa Referencial del M.T.C. (sic) que respetar conforme al acta firmada entre los generadores de carga mencionados y la asociación. En caso de seguir con la soberbia de los generadores de carga se les da amplias facultades a los miembros de la junta directiva para organizar y realizar un paro indefinido conforme al acta de la Asamblea Extraordinaria del día 18 de febrero del presente año".

(Subrayado agregado)

- (vii) Acta de Asamblea Extraordinaria del 22 de abril de 2007⁷¹:

"2.- Tarifa Referencial.- Sigue el problema de que algunos transportistas se ofrecen transportar la bolsa de cemento a menos precio y por esta razón, los generadores de carga prefieren a ellos y deniegan el pedido a los transportistas que están de acuerdo con la Tarifa Referencial. Ante esta situación se acordó por unanimidad que a partir del 23 de abril ningún vehículo de la asociación cargará cementos ni de La Viga y de CAF y para esto se formó comisiones de control de la siguiente manera (...)".

(Subrayado agregado)

- (viii) Acta de Asamblea Extraordinaria del 24 de mayo de 2007⁷²:

"Asimismo, se acordó por unanimidad sancionar al socio transportista de cemento, ladrillo o fierro que se le detecte estar cobrando menos de la Tarifa Referencial.

- Por primera vez con una penalidad de S/. 1,000.00 nuevos soles y un mes de suspensión.
- Por segunda vez se le duplicará la sanción, y
- Por tercera vez será separado de la asociación, dando cuenta de esta separación de la Asociación a la Central de La Unión de Transportistas del Perú – UNT – Perú".

⁷⁰ Ver fojas 658 y 659 del expediente.

⁷¹ Ver foja 660 del expediente.

⁷² Ver foja 662 del expediente.

(Subrayado agregado)

(ix) Acta de Asamblea Extraordinaria del 24 de junio de 2007⁷³:

“Después de muchas ponencias y del debate correspondiente, sometido a consideración de la asamblea se aprobó por unanimidad lo siguiente: Que, a partir de la fecha todos los transportistas están obligados a aceptar cargas para San Marcos, Chavín, Pomachoca y Huari, aclarando a lugares accesibles para trayles (sic) y no a carreteras trochas que les corresponden fletes tratados.

La Tarifa es la siguiente:

Chavín San Marcos = 4.00 + 0.55 la bolsa de cemento.

Pomachoca y Huari = 4.50 + 0.55 la bolsa de cemento.

El transportista que no cumpla con este acuerdo será sancionado de acuerdo a lo establecido en la asamblea extraordinaria del 24 de mayo del año en curso que, a la letra dice:

Se sancionará por primera vez con una penalidad de mil nuevos soles y un mes de suspensión.

Por segunda vez se le duplicará la sanción y por tercera vez será separado de la asociación (...).”

(Subrayado agregado)

(x) Acta de Asamblea Extraordinaria del 20 de enero de 2008⁷⁴:

“El director de debates, dijo queremos escuchar de los generadores de carga que nos van a pagar el precio pactado que es el siguiente:

la bolsa de cemento a 4.55 y la tonelada de ladrillo ciento cinco a Chavín y San Marcos, y la tonelada de ladrillo a Huari ciento dieciocho. El ingeniero Owen Cisneros dijo que no tiene problemas en pagar el flete pactado, pero el precio en esa zona está manejado, pues ustedes saben que se trabaja para ganar y la única forma de hacerlo es monitoreando el mercado.

Se acordó por unanimidad transportar la bolsa de cemento de Lima a Caraz por el mismo precio de Lima a Huarás, (sic) es decir 3.71 la bolsa de cemento (...).”

(Subrayo agregado)

(xi) Comunicado del 13 de febrero de 2008⁷⁵:

⁷³ Ver fojas 666 y 667 del expediente.

⁷⁴ Ver fojas 557 a 561 del expediente.

⁷⁵ Ver foja 44 del expediente.

“Cada socio debe realizar un viaje a Caraz con carga de cemento y debe cobrar el flete de Huaraz (es decir S/. 3.71 por bolsa), siempre y cuando las guías tengan como destino a una ferretería de Caraz, las cuales deben ser las siguientes:

- Ferretería Caraz – Sr. Milla
- Ferretería Regional – Sr. Patrocinio
- Mariciela Romero Méndez
- Walter Polo Zelaya

La carga de cemento a Caraz que tenga como destino a otra razón social como por ejemplo: Municipalidades (sic), depósitos o ferreterías de otro lugar, se debe cobrar el precio normal que es de S/. 4.00 por bolsa.

Así mismo (sic) se hace recordar que el flete establecido según el acuerdo de asamblea para CHAVIN – SAN MARCOS es de S/. 4.55 por bolsa y POMACHOCA – HUARI es de S/. 5.05 por bolsa, y que por ningún motivo deben facturar a menor precio”.

(Subrayado agregado)

- (xii) Acta de Reunión del 16 de mayo de 2008⁷⁶, en la que participaron los generadores de carga La Vega y Consorcio CAF:

*“1. Fletes. La Sra. (sic) presidenta manifestó que los fletes estaban bajando a espaldas de la junta directiva y desacatando los acuerdos.
(...)*

En forma general en cuanto a los fletes se acordó mantener el precio de acuerdo a la Tarifa Referencial”.

(Subrayado agregado)

- (xiii) Acta de Reunión del 28 de mayo de 2008⁷⁷:

“1.- Que, en cuanto a los fletes, rige la Tarifa referencial, que debe ser respetada tanto por los generadores carga (sic.) como por los transportistas, siendo los precios los siguientes:

*Lima – Caraz S/. 4.00 la bolsa de cemento
Lima – Yungay S/. 4.00 la bolsa de cemento
Lima – Carhuaz S/. 3.85 la bolsa de cemento
Lima – Huaraz S/. 3.71 la bolsa de cemento
Lima – Catac S/. 3.41 la bolsa de cemento.*

⁷⁶ Ver foja 618 del expediente.

⁷⁷ Ver fojas 619 y 620 del expediente.

3. (sic.) En cuanto a las licitaciones anteriores a la fecha de acuerdo, el señor Ingeniero Owen Cisneros Rafael debe entregar la relación exacta, para poder ser transportados de Lima a Caraz al precio de 3.71. Aclarando que cada socio transportista debe transportar solamente por una vez a este precio pactado, pero con pleno conocimiento de la directiva y que debe ser estrictamente controlada (sic) y los inspectores que trabajan para la asociación.

3.- Los transportistas infractores serán sancionados tanto por la asociación como por Cementos Lima (...)"

(Subrayado agregado)

(xiv) Acta de Asamblea Extraordinaria del 1 de junio de 2008⁷⁸:

"Se fijó (sic) los precios del transporte de la siguiente manera:
Lima – Chavín y San Marcos = 5.00 la bolsa de cemento
Lima – Pomachoca – Huari = 6.00 la bolsa de cemento
Lima – San Luis = 8.00 la bolsa de cemento".

(Subrayado agregado)

(xv) Acta de Sesión Extraordinaria del 16 de junio de 2008⁷⁹:

"La señora presidenta, Ana Huerta Rondán (...) luego manifestó que el costo de vida había subido afectando la economía del transportista toda vez que el mantenimiento de la unidades vehiculares, cada vez se hacía más costoso, por tanto contemplando esta situación, se acuerda por unanimidad lo siguiente:

- Fletes al Callejón de Huaylas:

Lima – Huaraz 3.71
Lima – Marcará – Carhuaz 4.00
Lima – Caraz – Yungay 4.20
Lima – Caraz 4.35
Lima – Conococha 3.42
Lima – Catac 3.42
Lima – Recuay 3.52
Lima – Chiquian 3.71

- Fletes al Callejón de Conchucos:

Lima – Chavín – San Marcos 5.50
Lima – Pomachoca – Huari 6.50".

(Subrayado agregado)

⁷⁸ Ver foja 584 del expediente.

⁷⁹ Ver foja 621 del expediente.

(xvi) Acta de Asamblea Extraordinaria del 21 de setiembre de 2008⁸⁰:

“Se pasó al tercer punto de agenda.

Informe de la Junta Directiva

La Sra. presidenta, Felicitas Ana Huerta Rondán dijo que es preocupación de todos el incremento de fletes por eso nos hemos reunido en Lima con el Sr. Diego De la Piedra Minetti, gerente general de LA VIGA S.A. y con el ingeniero Owen Cisneros Rafael, gerente general del Consorcio CAF S.A.C. quienes se sienten temerosos por el documento que les han enviado de Indecopi, por tal razón ellos piensan que no es el momento de incrementar los fletes porque el problema del precio de fletes está investigando (sic) Indecopi.

Sin embargo, el abogado que hemos tomado dice que no hay ningún cuidado porque estamos cobrando los fletes por debajo de la Tabla Referencial (...).”

(Subrayado agregado)

(xvii) Acta de Asamblea Extraordinaria del 5 de octubre de 2008⁸¹:

“Se pasó al Segundo punto de agenda:

Informe de la Junta Directiva sobre fletes.

El Sr. Jaime Benites, director de debate dio la palabra a la Sra. presidenta, Felicitas Ana Huerta Rondán, quién informó haber tenido varias reuniones con los representantes de ambos generadores de carga que son: LA VIGA S.A. y el Consorcio CAF S.A.C., pero que había temor de parte de los generadores de carga indicados por la intervención de Indecopi que podría imponerles una multa exorbitante si llegan a enterarse que nos hemos puesto de acuerdo para fijar los nuevos fletes; sin embargo dijo que posteriormente se hará un contrato con los dos generadores de carga y que dicho contrato ya está preparado por el abogado que la junta directiva ha decidido tomar en la ciudad de Lima”.

(Subrayado agregado)

84. Además, es preciso señalar que de las entrevistas al señor Crisolo, administrador de la Ferretería el Almacén del Constructor, y al señor Castillejo, propietario de Ferretería Comercial Casti, realizadas por la Secretaría Técnica el 18 de junio de 2008, se pueden evidenciar detalles de cómo operaba el acuerdo de precios arribado por la Unión:

(i) Entrevista al señor Crisolo:

⁸⁰ Ver fojas 595 y 596 del expediente.

⁸¹ Ver foja 601 del expediente.

INDECOPI: El precio del flete por los productos que le llegan de Lima, ¿con quién los negocia usted?

Señor Crisolo: “En esto hay un problema. Hay un grupo de organización de los transportistas de carga pesada del Callejón de Huaylas, que se llama así, que se han agrupado todos los transportistas a esto y ellos son los que manejan el flete. O sea, no toman en cuenta lo que es la ley de la oferta y la demanda sino toman (sic) decisión ellos y, lamentablemente, tenemos que hacerles caso a ellos lo que nos piden el (sic) precio de flete, entonces, razón de ello es que varía el precio de cemento, fierro, eternit y, a veces, tenemos que complacer el capricho de cada transportista, son agremiados”.

(...)

INDECOPI: Y por el flete que a usted lo cobran por los productos eternit y los otros productos, ¿también ha habido incrementos o disminuciones?

Señor Crisolo: (...) el precio del flete no (sic) pone el transportista, (sic) pone la agremiación, y tienen que hacerle caso a la agremiación. Caso contrario como penalidad que se les ha impuesto a ellos es que si no lo cumplen el flete que ellos han puesto, la agremiación, simplemente les retiran de esa agremiación y no le dan el trabajo para que traigan material de Lima a Huaraz, y tampoco de Huaraz a Lima. Entonces, temor a eso, ellos tienen que estar sujetos a la tarifa que les ha dado ellos; ahora, tarifa que no sé de dónde han sacado ellos; ellos tienen su propia tarifa, han creado a su gusto, a su antojo de ellos.

(...)

INDECOPI: ¿Alguna vez durante estos años que usted tiene en el negocio ha recibido comunicados sobre la asociación, relativos a los fletes, al cobro de los fletes?

Señor Crisolo: No, simplemente ellos lo manejan entre transportista y la agremiación; o sea la junta directiva de la agremiación coordinan, y cuando uno pide servicios a estos transportistas agremiados, lo que te dicen es “señor, tanto es mi flete, si le gusta traemos, si no, no”. Porque saben ellos que no va a haber otros transportistas que van a ingresar a Huaraz a hacer su servicio de transporte.

(Subrayado agregado)

(ii) Entrevista al señor Castillejo:

INDECOPI: Cuénteme, y el precio del flete ¿ha aumentado, disminuido, se ha mantenido igual?

Señor Castillejo: (...) por ejemplo los transportistas de acá, de la zona lo subieron pues demasiado...

INDECOPI: ¿En qué fecha más o menos?

Señor Castillejo: El año pasado (ininteligible) que hicieron una huelga pero este año (...) que le digo por ejemplo estaba la bolsa de cemento... lo variaban en como (sic) la libre competitividad había del flete ¿no?, el negocio que hay, pero ellos no pues, se agruparon en una agencia y tanto es el flete y tanto llega, por ejemplo el señor viene con su carro señor yo le ofrezco menos mi flete, no lo dejan, y no es así, no lo están dejando a los transportistas.

INDECOPI: Digamos, el año pasado sí subió el precio del flete...

Señor Castillejo: Sí.

INDECOPI: En qué mes, se acuerda más o menos

Señor Castillejo: No recuerdo.

INDECOPI: Y el año anterior, el 2006, recuerda que subió o no...

Señor Castillejo: (ininteligible) pero no era demasiado, es lo que ustedes quisiera que controlen, por qué no dejan el libre... libre ingreso de otras empresas... por ejemplo hay empresas que vienen a llevar el mineral a Huachalá... ellos tranquilamente pueden ingresar ¿no? Y nos dicen, sabe que señor yo no puedo ingresar porque me rompen la luna, si vengo tengo que poner el flete que ellos no están... calificando, menos no pueden, entonces pues aquí no hay libre competitividad, como los transportistas.

INDECOPI: Eso nos interesa, usted menciona que cuando hay otra empresa que quiere dar el servicio de transporte no puede ¿Por qué?...

Señor Castillejo: Y si puede entrar, tiene que entrar con el precio fijado por ellos.

INDECOPI: ¿Quiénes son ellos?

Señor Castillejo: Ellos son Unión de Transportistas, algo le llaman acá....

INDECOPI: Unión de transportistas...

Señor Castillejo: *Algo así, algo así. Tienen como un comité pues. Ellos tienen, él sabe cuánto es el flete de tal cosa, tal cosa... y menos de eso no pueden...*

(Subrayado agregado)

85. Conforme se verifica de la información antes citada, los Imputados acordaron el precio del servicio de transporte de cemento y otros materiales de construcción a través de diversas asambleas, realizando acciones destinadas a perfeccionarlo y mantenerlo en el tiempo, renunciando a fijar libremente, en condiciones de competencia, el precio del referido servicio. Por tanto, la finalidad de la Unión fue en sí misma acordar un único precio en la prestación del servicio, y lograr que dicho acuerdo fuera respetado no solo por todos los Transportistas sino además por los generadores de carga.
86. En efecto, los textos antes transcritos evidencian diversas medidas para garantizar que el acuerdo anticompetitivo sea cumplido por los Transportistas, conminando a que el precio pactado sea cumplido, sancionando a aquellos que se desvíen del acuerdo tomado, e incentivando a que los miembros de la Unión fiscalicen a aquellos transportistas que no cumplieran con lo pactado, llegando inclusive a tomar represalias contra quienes no lo acataban. Así se observa de la carta enviada por la Unión a ABA, por la que se le solicitó homologar el flete del servicio de transporte a lo previamente acordado⁸², y del acta de Asamblea Extraordinaria del 24 de mayo de 2007.
87. Además, el acuerdo anticompetitivo en cuestión fue comunicado e impuesto a los generadores de carga, quienes tuvieron que aceptar el precio del servicio de transporte sin tener mayor capacidad de elección, tal como lo señala el acta de Asamblea Extraordinaria del 11 de marzo de 2007.
88. Sobre la concertación de precios, los Imputados han argumentado que el acuerdo fue tomado como consecuencia de lo indicado por UNACEM, es decir, que siguieron sus instrucciones para operar en el mercado. Sobre este punto, de los medios probatorios que obran en el expediente, no se evidencia indicación alguna de la referida empresa en ese sentido.
89. De otro lado, aún si UNACEM hubiera solicitado expresamente a los Imputados que fijen los precios de su servicio, ello no implica que estos se encuentren exonerados de responsabilidad. Ello en tanto el acuerdo anticompetitivo materia de infracción es una prohibición absoluta, es decir, genera por sí mismo que quienes lo hayan acordado, al haber manifestado su voluntad, sean considerados infractores.

⁸² Ver a foja 706 del expediente.

90. Finalmente, los Imputados alegaron que la fijación de precios correspondía al carácter obligatorio de las leyes del sector, que forzaban a los transportistas a tener un precio mínimo, conforme a lo señalado por el Decreto Supremo 049-2002-MTC, las Resoluciones de Superintendencia 004 y 005-2003/SUNAT, y el aviso publicado por la SUNAT el 31 de enero de 2003.
91. De acuerdo a la Comisión, los costos mínimos aprobados mediante Decreto Supremo 049-2002-MTC eran solo valores referenciales para facilitar la fiscalización tributaria, por lo que no implicaban la obligación de fijar un determinado precio. Asimismo, la primera instancia señaló que el comunicado publicado el 31 de enero de 2003 por SUNAT, solo informaba que el hecho de que los precios fueran menores a los costos mínimos referenciales podría constituir un indicador de incumplimiento de obligaciones tributarias. Sin embargo, los administrados tenían siempre la posibilidad de demostrar la veracidad de la información consignada en sus declaraciones.
92. El Decreto Supremo 049-2002-MTC aprobó el estudio técnico denominado “*Metodología de Determinación de Costos para el Servicio Público de Transportes de Pasajeros en Ómnibus y de Carga en Camión*”, a fin de establecer un sistema de fiscalización del sector transporte que permita su formalización y control.
93. En dicha línea, el comunicado de la SUNAT publicado el 31 de enero de 2003, informó que dicha entidad podría fiscalizar a los generadores de carga y transportistas cuando los ingresos declarados por este último fueran menores o inconsistentes con los costos mínimos aprobados mediante Decreto Supremo 049-2002-MTC. Es decir, si los referidos agentes económicos declaraban precios por debajo de dichos costos, ello podría representar un indicador de incumplimiento de obligaciones tributarias, salvo que los administrados prueben lo contrario. El referido comunicado señaló lo siguiente:

“La inclusión del costo mínimo en las guías de remisión no implica que, para efectos tributarios, éste constituya la base imponible para el cálculo del impuesto ni que se configure una infracción si las partes acuerdan que el monto por concepto del servicio público de carga sea inferior al costo mínimo referido. No obstante, la Administración tributaria podrá fiscalizar a los agentes económicos involucrados en el traslado de bienes (generador de carga y transportista) cuando los ingresos declarados por el transportista fueran menores o inconsistentes con los costos estimados en base al D.S. N° 049-2002-MTC”⁸³.
(Subrayado agregado)

⁸³

Ver: http://www.sunat.gob.pe/institucional/publicaciones/revista_tributemos/tribut117/index.htm. Visitada el 20 de diciembre de 2013.

94. No obstante, ni el Decreto Supremo 049-2002-MTC, ni la posibilidad de que en virtud a dicho decreto un agente económico sea fiscalizado por la SUNAT, obligaba a los Transportistas a imponer un único precio por la prestación del servicio. Por tanto, los Imputados no pueden alegar que en virtud a dichas circunstancias, se encontraban habilitados a fijar concertadamente el precio de sus servicios.
95. De otro lado, la Unión señaló que la modificación en el flete del transporte se debió a que mediante Decreto Supremo 010-2006-MTC del 25 de marzo de 2006, se dispuso la actualización de la tabla de valores referenciales de costos mínimos de transporte. A través de dicha norma, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) estableció valores referenciales *“a fin de poder implementar el Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias con el Gobierno Central en dicho servicio, así como también las disposiciones complementarias que permitan su ágil y sencilla aplicación”*⁸⁴.
96. La norma antes transcrita, no establece un precio mínimo por la prestación del servicio de transporte, sino que buscó establecer valores referenciales para facilitar la fiscalización tributaria. Por tanto, dicha norma no puede ser alegada por los Imputados como justificación del acuerdo.
97. En relación con las Resoluciones de Superintendencia 004-2003-SUNAT y 005-2003-SUNAT señaladas por la Unión en su apelación, corresponde manifestar que aquellas regulan la emisión de guías de remisión, en las cuales se debía indicar el costo mínimo que corresponda al tramo del servicio prestado calculado en base a las normas emitidas por el MTC⁸⁵. Dichas resoluciones, por tanto, no buscan fijar el precio del transporte, sino establecer criterios para que los transportistas emitan guías de remisión.
98. En consecuencia, se concluye que contrariamente a lo señalado por los recurrentes, el acuerdo de fijación de precios cuestionado no se encontró justificado en norma alguna.

⁸⁴ Ver considerandos de la norma.

⁸⁵ **RESOLUCIÓN DE SUPERINTENDENCIA 004-2003-SUNAT, MODIFICAN EL CAPÍTULO V DEL REGLAMENTO DE COMPROBANTES DE PAGO, Artículo 19.- REQUISITOS DE LAS GUÍAS DE REMISIÓN**
Para efectos de lo señalado en los numerales 3 y 6 del artículo 174 del Código Tributario y en el presente reglamento, se considerará guía de remisión al documento que cumpla con los siguientes requisitos:
(...)
3. GUÍA DE REMISIÓN DEL TRANSPORTISTA
En el caso de la guía de remisión que emita el transportista, ésta deberá contener la siguiente información:
(...)
INFORMACIÓN NO NECESARIAMENTE IMPRESA
(...)
3.15. Costo mínimo que corresponda al tramo del servicio prestado, el mismo que será calculado de acuerdo a las normas que emita el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
(...)

99. Atendiendo a lo expuesto, la Sala considera que en el presente caso ha quedado acreditado que los Imputados han realizado una práctica colusoria horizontal consistente en un acuerdo destinado a la fijación del precio del servicio de transporte de carga pesada desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa.

III.4.2. Sobre la presunta práctica colusoria horizontal en la modalidad de reparto de clientes

100. Según el Decreto Legislativo 1034, existirá una infracción a las normas de la libre competencia cuando se verifique una conducta por la cual diversos agentes económicos acepten una demanda fija de clientes y renuncien de forma voluntaria a captar las preferencias de los consumidores⁸⁶.
101. De acuerdo a los términos de la imputación de cargos, la conducta antes descrita se evidenciará en el supuesto en que la Unión establezca un orden en la distribución de pedidos para evitar que exista competencia entre sus asociados, con lo cual garantizaría que los Transportistas se beneficien de manera equitativa en la prestación del servicio.
102. De este modo, en caso los Imputados incurran en un reparto concertado de clientes, habría la seguridad de que la demanda de los servicios de transporte desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa sea equitativa para todos; es decir, que cada uno de los Transportistas ubicados en la hilera de UNACEM reciba solicitudes de transporte en función a un acuerdo de reparto.
103. Al respecto, es pertinente recordar que, tal como ya ha sido señalado con anterioridad en la presente resolución, si bien la Unión contaba con acuerdos de exclusividad a nivel vertical con La Viga y Consorcio CAF, los mismos no son *per se* ilegales, pues es una práctica común que diversos agentes económicos realicen estos acuerdos con la finalidad de recibir un trato preferencial, asegurar la provisión de bienes o servicios, entre otros objetivos lícitos⁸⁷.
104. En consecuencia, únicamente existirá una práctica anticompetitiva y, por lo tanto sancionable bajo los parámetros del Decreto Legislativo 1034, en caso en el expediente obren medios probatorios que evidencien que al momento de suscribir los referidos acuerdos de exclusividad, la Unión pactó que sus agremiados presten servicios sin competir entre ellos, es decir, que todos cuenten con una cuota previamente asegurada de carga a ser transportada,

⁸⁶ Ver nota al pie 35.

⁸⁷ Cabe señalar que dichos acuerdos no son materia de evaluación en el presente procedimiento.

sin que se privilegie a aquel que brinda el servicio en condiciones más eficientes .

105. En función a lo antes descrito, se analizarán los siguientes acuerdos arribados por los miembros de la Unión:

(i) Acta de Compromiso del 19 de julio de 2006⁸⁸:

“El señor Ingeniero Owen Cisneros⁸⁹ se compromete a respetar la Tabla Referencial y la Asociación pone a su servicio todas las unidades. El señor Ingeniero también se compromete solamente a usar los servicios de las unidades que tiene la Asociación, además de respetar la Tabla Referencial”.

(Subrayado agregado)

(ii) Acta de Compromiso del 21 de julio de 2006⁹⁰:

“Que, el señor Jaime Coronel Castañeda, representante de La Viga S.A. se compromete con la Asociación de Transportistas, a respetar la Tabla Referencial emitida por M.T.C. y a usar solamente los vehículos de la Asociación de Transportes de Carga Callejón de Huaylas”.

(Subrayado agregado)

(iii) Acta de Asamblea Extraordinaria del 24 de julio de 2006⁹¹:

“A pedido del señor Antonio Ramírez y otros agremiados se acordó que cuando sea necesario se debe compartir la carga entre agremiados”.

(Subrayado agregado)

(iv) Acta de Asamblea Extraordinaria 27 de agosto de 2006⁹²:

“Primer punto de la Agenda: Transportistas Foráneos como Toñito, ABA y Melgarejo se les debe cortar de raíz, acordando por unanimidad acercarnos tanto la Junta Directiva como los asociados a las oficinas de la Viga y CAF el día 28 del presente a dialogar con los representantes de estos dos generadores de carga y si no hubiera un acuerdo favorable

⁸⁸ Ver foja 637 del expediente.

⁸⁹ Gerente general de Consorcio CAF, al momento de la realización de los hechos imputados.

⁹⁰ Ver foja 639 del expediente.

⁹¹ Ver foja 643 del expediente.

⁹² Ver foja 645 del expediente.

para el gremio, se programará un paro indefinido, porque los foráneos no deben interferir nuestro circuito”.

(Subrayado agregado)

- (v) Acta de Asamblea Extraordinaria del 24 de mayo de 2007⁹³:

“Se acordó por unanimidad tomar los servicios de un profesional-administrador de empresas (...). El administrador dará la orden de carguío a cada responsable de su unidad de transporte de acuerdo al turno de llegada, este acuerdo fue aceptado por los representantes en la ciudad de Huaras (sic), señor Daniel Lamas de La Viga S.A. y el señor Owen Cisneros de Consorcio CAF S.A.C., generadores de carga, con quienes se coordinó en dicha sesión, que ninguna unidad de transporte de carga pesada podrá cargar sin hacer su turno y sin la debida orden de carguío, respetando responsablemente la Tarifa Referencial”.

(Subrayado agregado)

- (vi) Acta de Asamblea Extraordinaria del 15 de julio de 2007⁹⁴:

“En el informe del Sr. Juan Cuypal se (ininteligible) claramente inclusive por el gráfico que presenta, que entre los dos generadores de carga, el Consorcio CAF y La Viga S.A., el primero es el que solicita más carros.

Se acordó por unanimidad dar una unidad a ambos generadores de carga.”

- (vii) Acta de Asamblea Extraordinaria del 30 de setiembre del 2007⁹⁵:

“Seguidamente se acordó por unanimidad conservar y respetar disciplinadamente el turno que deberá hacer los vehículos vacíos es decir sin carga en la planta de Atocongo, así como también en la ciudad de Huarás (sic) para el descargue de acuerdo al orden de llegada, con tal fin se enviará un documento a cada generador de carga con quienes debe dialogarse...”

(Subrayado agregado)

- (viii) Acta de Asamblea Extraordinaria del 30 de setiembre de 2007⁹⁶:

⁹³ Ver foja 661 del expediente.

⁹⁴ Ver foja 672 del expediente.

⁹⁵ Ver foja 534 del expediente.

⁹⁶ Ver fojas 531, 532 y 534 del expediente.

“Acto seguido [la presidenta de la Unión] dio a conocer los informes de los inspectores en la planta de Atocongo:

1.- El informe N° 7 de fecha 03 de setiembre del año en curso del Inspector Juan Cuipal.

Referente a la actitud del Sr. Teófilo Cruz Julcas chofer de Transportes Lítaro quien había cargado cemento en la unidad vehicular de la empresa mencionada sin haber hecho el turno correspondiente y que al llamarle la atención dicho chofer manifestó desconocer los acuerdos de asamblea por ser un trabajador nuevo y porque el propietario tampoco le había informado.

(...)

7.- Informe N° 06 de fecha 18 de setiembre del presente año, del inspector Yony Gutierrez Gonzáles.

Manifiesta que el Sr. Juan Poma Silva, chofer de Transportes Difemo cargó sin respetar el turno, pese a la advertencia que le hizo el inspector Yony Gutierrez Gonzáles. Posteriormente los empleados de LA VIGA S.A. informaron al inspector mencionado que le habían dado la orden porque era carga propia.

(...)

La Sra. (sic) presidenta aclaró que no se pueda volver a lo anterior, a que en asambleas anteriores se aprobó por unanimidad que todos los transportistas debemos hacer turno de acuerdo al (sic) orden de llegada de los vehículos vacíos es decir sin carga.

(...)

El señor Benites representante de Transportes Comunidad de Cátac propone sancionar a los infractores de la siguiente manera:

- 1.- Por primera vez con una penalidad de un mil nuevos soles (S/. 1,000). El vehículo sigue trabajando, pero previo pago de la penalidad.
- 2.- Por segunda vez con la penalidad de dos mil nuevos soles, el vehículo sigue trabajando, pero previo pago de la penalidad.
- 3.- Por tercera vez con la penalidad de dos mil nuevos soles (S/. 2,000) más la suspensión del vehículo por un mes.

Sometido a voto (...) ganó la del sr. Benites por 29 votos contra 12 doce.

(Subrayado agregado)

(ix) Acta de Asamblea Extraordinaria del 13 de enero de 2008⁹⁷:

97

Ver foja 548 del expediente.

“El Sr. (sic) Antonio Ramírez Tuya, secretario de organización de la asociación propone que se le dé dos unidades por día a CAF y 1 a LA Viga.

Después de tantas propuestas consultado a los assembleístas se acordó por mayoría dar dos carros más por día al Consorcio CAF SAC, en época de bonificación.

(...)

Al respecto, la Sra. (sic) Presidenta recordó que en la asamblea realizada en Rumichuco se acordó que los que tenían carga propia o de diferente generador de carga que no sea La Viga y el Consorcio CAF SAC podían entrar a cargar sin hacer turno, pero después en otra asamblea se modificó porque había mucho descontento de parte de los transportistas, y acordó por unanimidad que los vehículos vacíos deben hacer turno para cargar, pero es el caso de la Empresa de Transportes “El Pacífico” que pretende ingresar a cargar sin hacer el turno respectivo

(...) el Consorcio CAF y La Viga tienen un acuerdo con la asociación para que todo vehículo cargue en Atocongo, mas no de otros lugares. Pero La Viga por tener amistadas, da la carga de otro lugar (...).”

(Subrayado agregado)

(x) Acta de Asamblea Extraordinaria del 3 de febrero de 2008⁹⁸:

“Terminado este punto, el Sr. Pablo Romero Henostroza solicitó ver el problema de los turnos, a lo que la Sra. presidenta respondió en el sentido de que ninguna unidad vehicular, puede tener orden de carguío si no hace turno y en cuanto a Transportes ABBA (sic.), tiene que hacer su turno para sacar su orden y luego cargar.

(...)

También el señor Alfonso Solórzano Espíritu llama a la reflexión a Don Pablo Romero Henostroza, dijo: pues si hay un carro adelante hay que dárselo la carga (sic) porque le corresponde y que ésta sea la oportunidad para una vez más se fortalezca (sic) el principio que hemos implantado de respetar el turno. Al respecto el sr. Jaime Benites, director de debate dijo: es acuerdo unánime de los socios respetar el turno disciplinadamente sea carga propia o ajena.

(...)

También la asamblea aprobó por unanimidad que el caso de los señores Julio Meléndez y Marco Villón, es que son (sic) generadores de carga,

⁹⁸

Ver de fojas 569 a 571 del expediente.

por tanto como miembros del gremio deben dar carga con preferencia a los socios transportistas del gremio y evitar dar carga a los foráneos."

(Subrayado agregado)

(xi) Acta de Asamblea del 20 de julio de 2008⁹⁹:

"El señor Héctor Jorge Loarte Pasquel, gerente de Transportes Pluma de Oro S.A.C. opinó, pedir a los generadores de carga que condicionen a los señor ferreteros a recibir su carga en el horario establecido en las ordenanzas municipales: N° 005-2004-C.P.H.A. y N° 008-2006 C.P.H.A.

Resumiendo las propuestas de la siguiente manera:

- 1. El descarguío solamente en dos puntos y de día.*
- 2 El descarguío de acuerdo a las ordenanzas de 7.00 p.m. a 6.00 a.m. y el reparto sólo en dos puntos.*
- 3. Las dos alternativas y sólo dos repartos de día o de noche.*

Sometido a votación el resultado fue el siguiente (...) [q]uedando establecido que la distribución de carga sería conforme a la tercera propuesta."

(...)

Después de los informes y opiniones vertidas se acordó por unanimidad:

- 1. Hablar con la gerencia de Cementos Lima para que todo transportista o ferretero haga el turno respectivo para cargar aun sin ser asociado.(...)*

(Subrayado agregado).

106. Asimismo, se deberá tener en consideración lo señalado por el Inspector de la Unión el 17 de junio de 2008, en la entrevista realizada por la Secretaría Técnica de la Comisión en la ciudad de Huaraz:

INDECOPI: *¿Y el chofer qué le da?*

Inspector de la Unión: *Me presta su guía de transportista y la guía de remitente. Entonces, yo lo tomo y verifico qué carga está llevando y para quién.*

INDECOPI: *¿Y en esa guía qué información hay adicionalmente? ¿Hay volumen, precio, flete?*

Inspector de la Unión: *En esa información lo que hay es hay número de guía, la descripción de qué tipo de carga está llevando, razón social del remitente y de destinatario.*

⁹⁹

Ver foja 588 del expediente.

(...)

INDECOPI: ¿También toma el número de guía?

Inspector de la Unión: Tomo el número de placa del vehículo, nombre del chofer (...) y la fecha y otras anotaciones... ya lo hago pues... qué hora que está ingresando, qué hora que está saliendo, son cuestiones de menor importancia, ¿no?

(...)

Inspector de la Unión: Esta información la entrego a la directiva. Ellos tienen conocimiento.

INDECOPI: ¿Y la directiva qué hace con esta información?

Inspector de la Unión: Quién trae más carga, quién debe recibir carga, así.

INDECOPI: Esas cosas, ¿la directiva se pone de acuerdo?

Inspector de la Unión: Ajá.

INDECOPI: ¿Y cómo actúa, quién debe recibir más carga?

Inspector de la Unión: Todos deben recibir por igual. Entonces, a eso va, la inspección va a eso.

INDECOPI: Ah ya, la inspección está destinada para que todos reciban carga por igual.

Inspector de la Unión: Para que todos se beneficien por igual"

(Subrayado agregado)

107. De los textos transcritos anteriormente se evidencia lo siguiente:

- (i) dos de los distribuidores de productos de UNACEM celebraron acuerdos de exclusividad con la Unión, a efectos de asegurar que los miembros de esta última presten el servicio de transporte;
- (ii) se garantizó la carga a ser transportada mediante un mecanismo de fila en las puertas de la planta de UNACEM. Así, los Transportistas debían respetar un turno a efectos de poder realizar alguna carga, pues debían conseguir una orden previamente emitida por personal de la Unión, caso contrario podrían ser sancionados por la agremiación;

- (iii) existían mecanismos para sancionar a aquellos transportistas infractores, lo que denota que el objetivo de la Unión era dejar de competir en el mercado, a efectos de que todos sus miembros obtuvieran carga, sin considerar las condiciones particulares de cada asociado; y,
- (iv) la demanda del servicio de transporte era controlada por la Unión, quien incluso amenazaba a los generadores de carga con realizar huelgas con el fin de que no contrataran a transportistas distintos. Otro elemento que evidencia dicho control, son los acuerdos por los que se aprueba otorgar más unidades a La Viga o Consorcio CAF, procurando de este modo un reparto equitativo en la prestación del servicio.

108. En conclusión, la Sala considera que en el presente caso se configuró una práctica colusoria de reparto de clientes llevada a cabo por los Imputados con el fin de que cada uno de los Transportistas asegure una parte de la demanda del servicio de transporte de carga pesada desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa.

III.4.3. Sobre la naturaleza de los acuerdos imputados

109. Los Imputados señalaron tanto en su escrito de apelación como a lo largo del procedimiento que INDECOPI mediante Resolución 206-97-TDC, estableció que era necesario analizar los acuerdos suscritos por los agentes económicos, en función a si eran acuerdos accesorios o complementarios a otros. En dicho caso, estos no podían ser calificados como una práctica restrictiva a la libre competencia. Así, según lo mencionado por los recurrentes, los acuerdos tomados en el marco de la Unión se equiparaban a un acuerdo de asociación, *joint venture*, u otra forma de integración productiva, como lo sería un estudio de abogados donde los profesionales han decidido brindar sus servicios en conjunto, a efectos de compartir costos y ser más eficientes. Por tanto, de acuerdo a los Imputados, no se puede aplicar la regla de prohibición absoluta al presente caso, puesto que el acuerdo de precios era accesorio al objetivo de garantizar beneficios a los miembros de la Unión tales como un seguro, al cual muchas empresas no podían acceder en el mercado.
110. Al respecto, la Comisión señaló que no se ha acreditado que los acuerdos materia de sanción hayan sido complementarios a otros. Además, manifestó que la información analizada evidencia que dichos acuerdos (sobre precios y reparto concentrado de clientes) tuvieron como único objeto maximizar los beneficios de los Transportistas, a través de un comportamiento coordinado con el fin de extraer un mayor excedente de sus clientes.

111. Sobre el particular, esta Sala estima pertinente señalar que las conductas imputadas, analizadas en el presente acápite, son conductas que por sí mismas son consideradas ilegales por el Decreto Legislativo 1034. Es decir, la sola adopción del acuerdo genera una conducta que resulta sancionable.
112. En el caso en cuestión, no solo no se ha presentado medio probatorio alguno que acredite que los acuerdos de fijación de precios y reparto de clientes hayan sido complementarios a otros; sino que además, estos por sí mismos se encuentran sancionados por la ley de la materia, razón por la cual el argumento de los Imputados no es susceptible de ser amparado.

III.5. Argumentos adicionales de los apelantes

III.5.1. Sobre la presunta parcialidad de los testimonios de los clientes de la Unión

113. Los Imputados manifestaron en su recurso de apelación que las declaraciones de sus clientes durante las investigaciones han sido parcializadas. Sobre este punto, la Comisión indicó que no se ha presentado ni existe en el expediente medio probatorio alguno que sustente la afirmación de la Unión.
114. La Sala comparte la opinión de la Comisión, en tanto de los actuados en el expediente, no se observan elementos de prueba que permitan considerar que las declaraciones de los señores Castillejos y Crisolo hayan sido parcializadas. Ellos únicamente se limitaron a describir la dinámica del mercado en el cual operan y a manifestar su disconformidad con los acuerdos alcanzados por la Unión.

III.5.2. Sobre los medios probatorios que no habrían sido valorados por la Comisión

115. Corresponde precisar en este punto que los Imputados alegaron en su apelación que la Comisión no habría tomado en consideración ni actuado las siguientes pruebas:
- (i) tres libros de actas presentados a la Secretaría Técnica de la Comisión;
 - (ii) facturas y comprobantes de pago correspondientes al periodo comprendido entre los años 2007 al 2009, en los que se acreditan que los asociados han estado sometidos a la cadena de distribución de UNACEM, y que el cobro por el servicio ha sido de forma libre y consecuente con el alza de los insumos utilizados en el transporte;

- (iii) declaración de parte a ser realizada por la señora Ana Huerta, presidenta de la Unión, respecto a la carta del 29 de octubre de 2008, enviada a ABA;
- (iv) declaración testimonial a ser realizada por el representante legal de la Viga, respecto a la decisión de retirar su oficina operativa de Huaraz en el mes de febrero de 2009;
- (v) declaración testimonial del jefe de operaciones de La Viga, respecto al reparto selectivo que realiza sobre las empresas de transportes;
- (vi) declaración testimonial de los consumidores de ferretería, a fin de verificar el grado de satisfacción sobre el servicio de transporte de los asociados;
- (vii) inspección que deberá ser realizada en las oficinas de ABA, con el fin de verificar el giro de su negocio y la venta que realiza sobre el cemento, con el fin de verificar que compite deslealmente; e,
- (viii) inspección a ser realizada en las instalaciones de UNACEM a fin de verificar el despacho de mercaderías y las hileras de distribución de cemento, así como las actividades de administración que realiza La Viga sobre este reparto.

116. Sobre el particular, es necesario señalar que el artículo 29 del Decreto Legislativo 1034, establece que la Secretaría Técnica de la Comisión se encuentra facultada a rechazar aquellos medios probatorios que considere impertinentes o innecesarios mediante resolución motivada¹⁰⁰.

117. Así, en la resolución apelada, la Comisión indicó las razones por las cuales consideraba que las pruebas ofrecidas por la Unión eran impertinentes o innecesarias¹⁰¹. Por ejemplo, en relación a la declaración de parte de la señora Ana Huerta, manifestó que:

“Sobre el particular, de acuerdo al análisis efectuado en la sección 3.3.2. se debe considerar que se encuentra acreditado por numerosas evidencias que los Investigados incurrieron en una práctica colusoria horizontal en la

¹⁰⁰ **DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS, Artículo 29.- Improcedencia de medios probatorios.-**

La Secretaría Técnica podrá rechazar los medios probatorios propuestos por los agentes económicos investigados, por quienes hayan presentado la denuncia de parte o por terceros con interés legítimo que también se hayan apersonado al procedimiento, cuando sean manifiestamente impertinentes o innecesarios, mediante resolución motivada.

¹⁰¹ Ver fojas 2594 a 2596 del expediente.

modalidad de fijación concertada de precios en el mercado de transporte de carga pesada, desde y hacia el Callejón de Huaylas. En tal sentido, esta Comisión considera que el medio probatorio ofrecido resulta innecesario, pues al margen del sentido que puedan tener las declaraciones de la señora Huerta, la fijación concertada de precios se encuentra debidamente acreditada.

(Subrayado agregado)

118. En ese sentido, se observa que la Comisión motivó las razones por las cuales decidió prescindir de los medios probatorios ofrecidos por la Unión, por lo que no ha incurrido en vicio alguno al rechazarlos¹⁰².
119. Ahora bien, con relación a la actuación de los referidos medios probatorios, corresponde evaluar si estos debieron ser actuados en función a su pertinencia o necesidad para la determinación de las conductas infractoras.
120. Respecto a los tres libros de actas presentados ante la primera instancia y de acuerdo con la revisión de la resolución apelada, se observa que estos libros sí fueron evaluados. En particular, parte de ellos evidenciaron el acuerdo imputado de manera explícita, por lo que son citados por la Comisión y su contenido ha sido recogido por la Sala.
121. Ahora bien, dado que a partir de dichas actas la Comisión demostró la existencia de un acuerdo de precios, el cual es considerado *per se* ilegal, la Sala no considera necesario que sean evaluados en primera o segunda instancia los beneficios que el acuerdo haya involucrado, puesto que conforme al artículo 11.2 del Decreto Legislativo 1034, un acuerdo de precios constituye una prohibición absoluta, por lo que no es necesario realizar un análisis de efectos en el mercado.
122. Sobre las facturas y comprobantes de pago correspondientes al periodo comprendido entre los años 2007 y 2009, la Sala considera que el hecho de que las condiciones del acuerdo no se hayan cumplido en todo momento, lo cual estaría demostrado a través de tales facturas, no implica que las imputadas no hayan incurrido en una infracción, pues la voluntad de acordar precios ha sido acreditada a través de las actas. En tal sentido, la Sala concuerda con la Comisión en que no es necesario analizar las facturas dado que la adopción del acuerdo ha sido corroborada.
123. En relación a las declaraciones ofrecidas, corresponde manifestar que aquellas no desvirtuarían los medios probatorios analizados por la Sala al momento de confirmar la existencia de una conducta infractora. Así, en el

¹⁰²

Ver numerales 136 a 141 de la resolución apelada.

caso de las declaraciones testimoniales de los consumidores de productos de ferretería a efectos que informen sobre su conformidad por el servicio brindado por los Transportistas, tal como ha sido señalado a lo largo de la resolución, la fijación de precios y reparto de clientes constituyen conductas anticompetitivas calificadas como prohibiciones absolutas que no requieren de una evaluación de sus efectos en el mercado. En igual sentido, la declaración testimonial del personal de La Viga, no tiene una incidencia directa en el acuerdo adoptado, pues las políticas de dicha empresa no pueden representar una justificación de dicho acuerdo, el cual resulta ilegal por sí mismo. En la misma línea, la actuación de la declaración de parte de la señora Huerta, no podría enervar la infracción acreditada con los medios probatorios valorados por la Comisión y por esta instancia.

124. Finalmente, en relación a la solicitud de inspección a las instalaciones de UNACEM y a ABA, corresponde precisar que dichos medios probatorios no guardan relación con la conducta declarada infractora. Así, la naturaleza del sistema de distribución de mercadería de UNACEM o las actividades económicas de ABA, no inciden en el acuerdo tomado por los Imputados, en tanto se arribó al mismo en función al concierto de voluntades de los asociados de la Unión.
125. Por lo expuesto, esta Sala considera que la solicitud de efectuar actuaciones adicionales fue debidamente desestimada, razón por la cual la resolución de primera instancia no adolece de vicio de nulidad alguno. Del mismo modo, no sería pertinente que este colegiado disponga la realización de las actuaciones solicitadas.

III.5.3. Sobre los argumentos expuestos por la Unión en sus escritos del 24 de setiembre y 22 de octubre de 2012, y el escrito presentado por Transportes Mar y Cielo el 22 de octubre de 2012

126. En los escritos antes señalados, la Unión alegó que la Secretaría Técnica de la Comisión no había realizado una adecuada labor instructiva, en tanto no había individualizado la participación de cada uno de los asociados, pues varios integrantes de la asociación habrían ingresado a esta con posterioridad a los hechos denunciados. En ese sentido, manifestó que no se habría realizado una adecuada tipificación de la conducta infractora.
127. Sobre este punto, corresponde precisar que en ninguna de las actas se demuestra que los Transportistas hayan hecho constar una oposición a los acuerdos adoptados por la Unión. De este modo, se entiende que todos los asociados presentes se encontraron conformes con los acuerdos anticompetitivos materia de sanción.

128. Ahora bien, en relación a la incorporación de nuevos asociados con posterioridad a la fecha de comisión de la conducta infractora, la Sala ha identificado que no existe medio probatorio en el expediente que acredite que los nuevos asociados se opusieron al acuerdo materia de sanción durante el periodo investigado y menos aún que ingresaron con posterioridad al periodo investigado, por lo que se infiere que al incorporarse a la Unión estuvieron de acuerdo y siguieron con la política implementada.
129. A su vez, es necesario manifestar que si bien la Comisión al momento de determinar la infracción no ha individualizado la participación de cada uno de los Transportistas, ello se debió a que no existe observación alguna a dicho acuerdo por parte de aquellos. Es decir, al momento de evaluar los acuerdos arribados en la asamblea general¹⁰³, órgano supremo de decisión de una asociación, la primera instancia verificó que no existía oposición al acuerdo en cuestión, por lo que no tuvo la necesidad de detallar la participación de cada uno de los imputados en la conducta infractora.
130. Asimismo, de la Resolución de primera instancia se aprecia que, contrariamente a lo afirmado por los Imputados, la Comisión al momento de imponer la multa a cada uno de ellos, evaluó el tiempo que habían pertenecido a la Unión, colocando una multa mayor a aquellos que habían permanecido un periodo mayor. Así, de la resolución apelada se observa que no todos los Transportistas recibieron la misma sanción, pues esta fue determinada en función a la duración de su participación en las conductas anticompetitivas en cuestión¹⁰⁴.
131. Sobre este punto además, es pertinente evaluar los argumentos de Transporte Mar y Cielo presentados en su escrito del 22 de octubre de 2012, mediante el cual manifestó que fue asociado temporal de la Unión, que su participación data de fines de 2010, y que no tomó conocimiento de las acciones que venían llevando a cabo el Consejo Directivo y la Unión.
132. Sobre el particular, se evidencia de las actas de asamblea general, que obran en el expediente que, Transporte Mar y Cielo se encontró presente en la Asamblea Extraordinaria del 13 de enero de 2008¹⁰⁵ y no presentó oposición alguna al acuerdo arribado. En el mismo sentido, se aprecia su participación en la asamblea extraordinaria del 3¹⁰⁶ y 24 de junio de 2007¹⁰⁷. Así, no es

¹⁰³ **CÓDIGO CIVIL, Artículo 84.-** La asamblea general es el órgano supremo de la asociación.

¹⁰⁴ El detalle de esta individualización se realizará en la siguiente sección correspondiente a la graduación de la sanción.

¹⁰⁵ Ver fojas 545 a 550 del expediente.

¹⁰⁶ En particular, se ha identificado que el registro más antiguo de la empresa Mar y Cielo corresponde al 3 de junio de 2007 (ver fojas 662 a 664 del expediente).

posible que la referida empresa argumente que su participación data de finales del año 2010 y que no tuvo conocimiento de las acciones de la Unión, porque se encontró presente en diversas reuniones en las que se acordó y ratificó el acuerdo de fijación de precios y el acuerdo de reparto de clientes.

133. Cabe señalar además que conforme al artículo 92 del Código Civil, el derecho para oponerse a los acuerdos arribados en asamblea general, caduca a los 60 días. Es decir, en caso los asistentes a la asamblea o los no concurrentes quisieran dejar constancia de que no se encontraron conformes con los acuerdos adoptados, tienen hasta 60 días, en caso de acuerdos no inscribibles, para impugnar la decisión¹⁰⁸. Por tanto, en caso alguno de los Transportistas hubiera presentado su oposición a los acuerdos anticompetitivos, debió dejar constancia de esta o, en todo caso, proceder a impugnar el acuerdo judicialmente, acciones que no se evidencian de los medios probatorios actuados en el expediente.
134. En relación con el argumento planteado por la Unión acerca de que su comportamiento no habría generado daño económico alguno, debe considerarse que tanto los acuerdos de precios como de reparto de clientes son conductas consideradas *per se* anticompetitivas. En tal sentido, no es necesario acreditar la existencia de daño para que se considere que existe una infracción al Decreto Legislativo 1034.
135. En particular, en este caso, mediante los registros de reuniones de la Unión se ha acreditado el concierto de voluntades de los asociados a unificar los precios y asignar clientes a cada uno, lo cual afecta sustancialmente el proceso competitivo.
136. Finalmente, respecto a que la Comisión no habría evaluado en el mercado geográfico relevante los costos de transporte, corresponde manifestar que los referidos costos no justifican ni exoneran de responsabilidad a los Imputados respecto a los acuerdos anticompetitivos adoptados. Del mismo modo, dado que la presente evaluación versa sobre acuerdos horizontales y no sobre abuso de posición de dominio, no es necesario definir el mercado relevante.

¹⁰⁷ Ver fojas 662 a 668 del expediente.

¹⁰⁸ **CÓDIGO CIVIL**
Artículo 92.- Todo asociado tiene derecho a impugnar judicialmente los acuerdos que violen las disposiciones legales o estatutarias.
Las acciones impugnatorias deben ejercitarse en un plazo no mayor de sesenta días contados a partir de la fecha del acuerdo. Pueden ser interpuestas por los asistentes, si hubieran dejado constancia en acta de su oposición al acuerdo, por los asociados no concurrentes y por los que hayan sido privados ilegítimamente de emitir su voto. Si el acuerdo es inscribible en el registro, la impugnación puede formularse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que la inscripción tuvo lugar.
Cualquier asociado puede intervenir en el juicio, a su costa para defender la validez del acuerdo.
La impugnación se demanda ante el Juez Civil del domicilio de la asociación y se tramita como proceso abreviado.

III.6. Graduación de la sanción

III.6.1 Los criterios de graduación de la sanción

137. El artículo 230.3 de la Ley 27444¹⁰⁹, consagra el principio de razonabilidad como uno de los principios rectores que debe guiar todo procedimiento administrativo sancionador establecido en leyes especiales, señalando que 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.
138. Con relación al principio de razonabilidad, se ha señalado que la autoridad administrativa debe asegurar que la magnitud de las sanciones administrativas sea mayor a las eventuales ventajas que obtenga el imputado por la comisión de las infracciones, pues de lo contrario se estaría incentivando la realización de conductas antijurídicas dada la rentabilidad de su ejecución¹¹⁰.
139. De otro lado, tal como ha señalado el Tribunal Constitucional, el principio de proporcionalidad, que también rige la determinación de las sanciones aplicables en el marco de un procedimiento sancionador, constituye principalmente un *test* o canon de valoración para evaluar actos estatales que inciden sobre derechos subjetivos (constitucionales o simplemente legales). Se trata de una técnica a partir de la cual el juzgador puede evaluar si la intromisión estatal en el ámbito de los derechos resulta o no, excesiva¹¹¹.
140. En el ámbito de los procedimientos por infracción a las normas de libre competencia, el artículo 44 del Decreto Legislativo 1034¹¹² establece que para

¹⁰⁹

LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL

Artículo 230.- Principios de la potestad sancionadora administrativa

La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:

(...)

3. Razonabilidad.- Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajoso para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Sin embargo, las sanciones a ser aplicadas deberán ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción (...)

¹¹⁰

MORÓN URBINA, Juan Carlos. *Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General*. 5ta. Ed. Lima: Gaceta Jurídica, 2006. Pág. 627. *"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, sino su aspecto represivo carecería de sentido. Calificar o sancionar una conducta prohibida pero que genere alta rentabilidad con una sanción leve, es una invitación a transgredir la norma"*.

¹¹¹

Al respecto, ver: Sentencia del Tribunal Constitucional Peruano del 9 de febrero de 2005 recaída en el Expediente 0760-2004-AA/TC (Asunto José Vidal Meza Guerra).

¹¹²

DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS

Artículo 44.- Criterios para determinar la gravedad de la infracción y graduar la multa.-

La Comisión tendrá en consideración para determinar la gravedad de la infracción y la aplicación de las multas correspondientes, entre otros, los siguientes criterios:

(a) El beneficio ilícito esperado por la realización de la infracción;

determinar la gravedad de la infracción y la aplicación de las multas correspondientes, la autoridad de competencia tendrá en consideración, entre otros, los criterios de beneficio ilícito esperado por la realización de la infracción y la probabilidad de detección de la infracción.

141. Atendiendo a los criterios de graduación establecidos en el Decreto Legislativo 1034 y las exigencias del principio de razonabilidad, para desincentivar una conducta ilegal, la sanción esperada debe ser igual o mayor que el beneficio ilícito que el infractor espera obtener (siendo este último la ganancia esperada derivada de la infracción y que, de actuar lícitamente, no se obtendría). Y es que la sanción esperada depende principalmente de dos factores. El primero es el beneficio ilícito y el segundo es la probabilidad de que la conducta infractora sea efectivamente detectada y sancionada.
142. Por ejemplo, si una empresa sabe que se le impondrá una multa equivalente al beneficio ilícito esperado (también denominado beneficio extraordinario esperado) y que solo se detectan y sancionan las infracciones un 10% de las veces, le convendrá seguir cometiendo la infracción. El motivo es que la multa que se le impondrá la vez que se le sancione será compensada con el beneficio ilícito las otras nueve veces que no sea sancionada. Así, asumiendo que cada vez que infringe la norma obtiene un beneficio ilícito de 100, la empresa sabe que por cada 10 infracciones obtendrá un beneficio de $100 \times 10 = 1000$ y sufrirá un costo de 100 la vez que lo multen. En consecuencia, en el largo plazo tiene incentivos para cometer la infracción porque su beneficio esperado neto de cometer la infracción diez veces será de $1000 - 100 = 900$.
143. Por ello, para desincentivar una infracción que no siempre será detectada, es necesario imponer una multa igual o superior al beneficio ilícito esperado, con la finalidad de que compense la dificultad de detección. En el ejemplo anterior, si al infractor solo se le detecta y sanciona una de cada diez veces, para desincentivar la conducta, la multa que se le imponga la vez que se le detecte debe ser por lo menos igual al beneficio ilícito esperado multiplicado por diez. Así de cada diez veces que cometa la infracción el beneficio ilícito será igual a su costo y el agente no tendrá incentivos para infringir la ley.

(b) La probabilidad de detección de la infracción;

(c) La modalidad y el alcance de la restricción de la competencia;

(d) La dimensión del mercado afectado;

(e) La cuota de mercado del infractor;

(f) 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;

(g) La duración de la restricción de la competencia;

(h) La reincidencia de las conductas prohibidas; o,

(i) La actuación procesal de la parte.

144. Formalizando esta lógica, el cálculo de la multa óptima estará determinado por la siguiente fórmula:

$$\text{Benef. extraord. esp.} = \frac{\text{Beneficio extraordinario}}{\text{Probabilidad de detección}} \leq \text{Multa óptima}$$

145. Los beneficios ilícitos o extraordinarios percibidos por el infractor, se definen a partir de la diferencia entre los ingresos obtenidos a partir del acuerdo comparados con los ingresos teóricos que se habrían obtenido en una situación competitiva. No obstante, de no disponer de información suficiente para calcular los ingresos que se habrían obtenido bajo un escenario competitivo, es posible aproximar esta situación con aquella que ocurrió antes de que se llevara a cabo el acuerdo. En otras palabras, se asumirá que ese periodo correspondió a una situación de competencia.
146. Asimismo, el Decreto Legislativo 1034 recoge otros criterios de graduación de la sanción que influyen en el beneficio ilícito resultante y/o en la probabilidad de detección y que pueden ser tomados en cuenta para estimar estos dos factores. Estos criterios son: la modalidad y el alcance de la restricción de la competencia, la dimensión del mercado afectado, la duración de la restricción de la competencia, 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, entre otros.

III.6.2 La multa aplicable a los Imputados

(i) La multa aplicable a las empresas involucradas en el acuerdo

147. Para el cálculo de la multa base impuesta a los Transportistas, la Comisión consideró el beneficio extraordinario y la probabilidad de detección de la infracción. En particular, en relación con el beneficio extraordinario, tomó el diferencial entre los precios acordados y el precio competitivo. Dicho diferencial fue multiplicado por el volumen de carga transportado cada mes durante el periodo en que tuvo lugar la infracción, tal como se detalla en la fórmula descrita a continuación:

$$\text{Benef.}.\text{extraord.} = \sum_{t=1}^{55} (Pa_t - Pc_t) * Q_t$$

Donde:

Pa_t : Precio acordado por unidad de carga transportada en el mes “t”
 Pc_t : Precio competitivo por unidad de carga transportada en el mes “t”
 Q_t : Volumen de carga transportada en el mes “t”

148. Para obtener el beneficio extraordinario esperado o multa base, el resultado de esta operación se dividió entre la probabilidad de detección. La fórmula para el cálculo de la multa se describe a continuación:

$$Beneficio\ extraord.esp. = \frac{\sum_{t=1}^{55} (Pa_t - Pc_t) * Q_t}{Pr_{det}}$$

Donde:

Pa_t : Precio acordado por unidad de carga transportada en el mes “t”
 Pc_t : Precio competitivo por unidad de carga transportada en el mes “t”
 Q_t : Volumen de carga transportada en el mes “t”
 Pr_{det} : Probabilidad de detección.

149. En particular, en la resolución apelada el precio acordado por unidad de carga transportada se tomó de las actas y otros documentos de la Unión. En relación con el precio competitivo, la Comisión consideró el precio anterior al acuerdo, manteniendo la misma proporción entre el precio competitivo y el precio acordado a lo largo de todo el periodo¹¹³.
150. En cuanto al volumen de carga transportada, la primera instancia extrajo estos valores del documento denominado Registro de Ingreso de Transportistas Asociados, elaborado por el personal a cargo de la Garita de Control ubicada en la planta de Atocongo, considerando únicamente aquellos servicios que fueron realizados por los Transportistas. Dicha información se desagregó en función a los siguientes tipos de carga: (i) cemento, (ii) fierro, (iii) ladrillo, y (iv) otros. Para aquellos meses en que no existió información del volumen transportado, se emplearon medias móviles¹¹⁴, utilizando datos pertenecientes a los meses anteriores o posteriores, según correspondiera.
151. El beneficio extraordinario fue transformado a valores reales correspondientes a noviembre de 2004 (mes en que se dio inicio a las

¹¹³ En particular, ello se aplicó para un segundo incremento del precio acordado que tuvo lugar en marzo de 2007.

¹¹⁴ Para aproximar las cantidades transportadas en aquellos meses donde no se contaba con información, se calculó el promedio de los doce meses previos o posteriores, según correspondiera.

conductas anticompetitivas materia de sanción). En otras palabras, todos los precios correspondientes a los siguientes periodos fueron transformados a precios de noviembre de 2004, restándole el efecto que tuvo la inflación sobre los precios en periodos posteriores. De acuerdo con la primera instancia, la transformación a valores reales del referido mes y año se realizó debido a que estos serían los que habrían sido considerados por los Transportistas para determinar su beneficio extraordinario esperado.

152. Finalmente, la Comisión determinó que la probabilidad de detección era de 100% debido a que el acuerdo: (i) fue consignado en las actas de la Unión; (ii) fue comunicado a los clientes de las empresas pertenecientes a la Unión; y, (iii) fue comunicado a los competidores de las empresas involucradas.
153. La Sala coincide con la fórmula planteada por la Comisión para la determinación del beneficio extraordinario, toda vez que las empresas que formaban parte de la Unión esperaban obtener beneficios adicionales a partir de los acuerdos arribados como consecuencia de la fijación de precios y del reparto de mercado, siendo necesario para determinar el referido beneficio, analizar la probabilidad de detección.
154. A continuación, se evaluará cada una de las variables planteadas en la fórmula de determinación de la multa, con el objetivo de verificar si se han utilizado los indicadores correctos para su cálculo.
155. En primer lugar, el tomar como los precios del acuerdo aquellos que figuraban en las actas de la Unión resulta apropiado. Dado que se trata de un precio expresamente determinado en las actas y que todos los miembros de la Unión debían cumplir, la Sala considera que la utilización de este valor como el precio producto de la concertación cobrado por los Transportistas de carga hacia el Callejón de Huaylas es correcta. Asimismo, de las actas se desprende que los Transportistas dirigieron sus esfuerzos a que se ejecutara el acuerdo.
156. Si bien los apelantes señalaron que se debía tener en consideración las facturas, las cuales demostrarían que no necesariamente se cobraban los precios acordados, no se tuvo acceso a la totalidad de facturas durante el periodo investigado, sino únicamente a una pequeña muestra de ellas, lo que no permite tener certeza ni realizar un cálculo exacto de los precios que los Transportistas presuntamente cobraban. Asimismo, los precios que figuran en las actas son aquellos que las empresas esperaban sostener como consecuencia del acuerdo.
157. Además, se debe tener en cuenta que las facturas remitidas a la Sala por los Transportistas corresponden al año 2010, fecha posterior al fin del periodo de

investigación, por lo que no podrán ser consideradas como una prueba de que el acuerdo no se concretó.

158. En segundo lugar, este Colegiado considera apropiado tomar los precios anteriores a los acuerdos como una aproximación al precio competitivo. Como se mencionó previamente, los precios previos al acuerdo son una buena aproximación a una situación competitiva. En particular, resulta altamente probable que el precio anterior al acuerdo haya representado un escenario competitivo.
159. Con relación a las cantidades transportadas, se concuerda con la primera instancia en que debe tomarse el detalle de los productos que figura en el documento denominado Registro de Ingreso de Transportistas Asociados, pues es la mejor aproximación al volumen transportado por las empresas. No obstante, de la revisión del referido registro, se hallaron ciertas diferencias respecto de las cantidades determinadas por la Comisión, las cuales se detallan a continuación en función al tipo de carga ¹¹⁵:

**Cuadro N° 1
Diferencias en la determinación del volumen
transportado de bolsas de cemento**

Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC	Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC	Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC
Nov-04	31,848	28,537	Jul-06	32,898	29,883	Mar-08	67,819	69,247
Dic-04	31,869	28,558	Ago-06	36,001	32,836	Abr-08	52,355	55,257
Ene-05	31,838	28,528	Sep-06	37,118	33,856	May-08	84,503	89,506
Feb-05	31,784	28,439	Oct-06	15,841	15,957	Jun-08	53,225	55,388
Mar-05	31,764	28,415	Nov-06	28,777	30,338	Jul-08	62,177	59,050
Abr-05	31,760	28,409	Dic-06	28,823	33,714	Ago-08	63,376	60,166
May-05	31,747	28,411	Ene-07	20,011	20,640	Sep-08	62,553	59,490
Jun-05	31,740	28,423	Feb-07	22,050	17,785	Oct-08	63,556	60,606
Jul-05	31,829	28,535	Mar-07	28,503	37,089	Nov-08	64,096	61,036
Ago-05	32,150	28,866	Abr-07	29,674	31,092	Dic-08	65,265	62,111
Sep-05	32,532	29,250	May-07	25,218	29,341	Ene-09	65,576	62,442
Oct-05	31,430	28,227	Jun-07	28,888	30,287	Feb-09	65,980	62,545
Nov-05	31,730	28,390	Jul-07	28,506	45,658	Mar-09	66,259	63,070
Dic-05	32,128	28,799	Ago-07	69,715	68,281	Abr-09	65,831	62,556
Ene-06	31,467	28,172	Sep-07	45,656	46,091	May-09	66,308	63,164
Feb-06	31,129	27,373	Oct-07	54,955	55,448			
Mar-06	31,523	28,120	Nov-07	47,915	48,140			
Abr-06	31,712	28,349	Dic-07	57,388	58,139			
May-06	31,591	28,425	Ene-08	55,726	61,196			
Jun-06	30,942	28,568	Feb-08	58,081	56,247			

Fuente: Registro de Ingreso de Transportistas Asociados, Resolución 056-2011/CLC
Elaboración: ST-SDC

¹¹⁵

Cabe resaltar que al igual que la Comisión, solo se tomó en consideración la carga movilizada únicamente por los Transportistas.

Cuadro N° 2

Diferencias en la determinación del volumen transportado de toneladas de ladrillos

Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC	Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC	Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC
Nov-04	905	886	Jul-06	890	861	Mar-08	2,005	1,990
Dic-04	907	887	Ago-06	897	868	Abr-08	2,130	2,010
Ene-05	909	890	Sep-06	919	883	May-08	1,890	1,951
Feb-05	911	892	Oct-06	338	335	Jun-08	1,104	1,104
Mar-05	912	894	Nov-06	1,045	1,077	Jul-08	1,339	1,296
Abr-05	914	895	Dic-06	1,327	1,386	Ago-08	1,389	1,345
May-05	914	896	Ene-07	1,124	1,183	Sep-08	1,423	1,378
Jun-05	913	894	Feb-07	715	715	Oct-08	1,443	1,404
Jul-05	912	891	Mar-07	994	1,021	Nov-08	1,459	1,427
Ago-05	911	890	Abr-07	823	854	Dic-08	1,480	1,446
Sep-05	911	889	May-07	714	778	Ene-09	1,559	1,518
Oct-05	867	847	Jun-07	569	524	Feb-09	1,595	1,559
Nov-05	883	864	Jul-07	703	703	Mar-09	1,571	1,536
Dic-05	922	904	Ago-07	953	953	Abr-09	1,532	1,498
Ene-06	942	926	Sep-07	1,067	1,067	May-09	1,482	1,455
Feb-06	925	910	Oct-07	1,252	1,133			
Mar-06	935	918	Nov-07	1,170	1,200			
Abr-06	931	913	Dic-07	478	576			
May-06	921	903	Ene-08	1,034	1,032			
Jun-06	903	874	Feb-08	1,860	1,834			

Fuente: Registro de Ingreso de Transportistas Asociados, Resolución 056-2011/CLC

Elaboración: ST-SDC

Cuadro N° 3

Diferencias en la determinación del volumen transportado de toneladas de fierro

Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC	Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC	Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC
Nov-04	86	86	Jul-06	65	65	Mar-08	120	150
Dic-04	86	86	Ago-06	67	67	Abr-08	271	301
Ene-05	87	87	Sep-06	78	78	May-08	300	270
Feb-05	87	87	Oct-06	143	143	Jun-08	301	301
Mar-05	87	87	Nov-06	132	132	Jul-08	210	210
Abr-05	87	87	Dic-06	148	148	Ago-08	228	228
May-05	86	86	Ene-07	90	90	Sep-08	239	239
Jun-05	85	85	Feb-07	92	92	Oct-08	242	241
Jul-05	83	83	Mar-07	0	0	Nov-08	247	249
Ago-05	82	82	Abr-07	0	0	Dic-08	245	250
Sep-05	81	81	May-07	0	0	Ene-09	253	256
Oct-05	86	86	Jun-07	30	30	Feb-09	241	242
Nov-05	90	90	Jul-07	0	0	Mar-09	244	245
Dic-05	94	94	Ago-07	90	90	Abr-09	252	253
Ene-06	94	94	Sep-07	210	210	May-09	250	249
Feb-06	94	94	Oct-07	151	150			
Mar-06	87	87	Nov-07	270	240			
Abr-06	80	80	Dic-07	120	180			
May-06	74	74	Ene-08	330	420			
Jun-06	70	70	Feb-08	210	210			

Fuente: Registro de Ingreso de Transportistas Asociados, Resolución 056-2011/CLC

Elaboración: ST-SDC

Cuadro N° 4
Diferencias en la determinación del volumen
transportado de toneladas de otros productos

Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC	Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC	Mes	Cálculo CLC	Cálculo SDC
Nov-04	639	421	Jul-06	672	448	Mar-08	300	120
Dic-04	639	421	Ago-06	689	482	Abr-08	947	644
Ene-05	639	420	Sep-06	708	477	May-08	1,025	849
Feb-05	636	418	Oct-06	211	289	Jun-08	876	537
Mar-05	635	417	Nov-06	626	599	Jul-08	854	588
Abr-05	636	415	Dic-06	450	299	Ago-08	872	596
May-05	637	416	Ene-07	410	289	Sep-08	871	570
Jun-05	640	418	Feb-07	305	248	Oct-08	865	584
Jul-05	642	420	Mar-07	587	327	Nov-08	867	571
Ago-05	646	425	Abr-07	921	418	Dic-08	861	556
Sep-05	651	429	May-07	457	785	Ene-09	873	566
Oct-05	627	418	Jun-07	779	660	Feb-09	871	553
Nov-05	644	432	Jul-07	548	499	Mar-09	865	561
Dic-05	641	422	Ago-07	772	899	Abr-09	910	598
Ene-06	630	412	Sep-07	759	413	May-09	892	594
Feb-06	609	399	Oct-07	803	728			
Mar-06	616	393	Nov-07	911	759			
Abr-06	648	395	Dic-07	558	438			
May-06	649	425	Ene-08	863	713			
Jun-06	675	443	Feb-08	828	460			

Fuente: Registro de Ingreso de Transportistas Asociados, Resolución 056-2011/CLC
Elaboración: ST-SDC

160. De otro lado, la Sala coincide con el periodo establecido por la Comisión para la determinación del beneficio extraordinario, el cual parte del 8 noviembre de 2004 –fecha en la que se firmó el acuerdo de compromiso– y culmina el 21 de mayo de 2009 –fecha en la que se inicia el procedimiento administrativo y se tiene constancia del referido acuerdo–.
161. Aplicando la fórmula detallada en el numeral 147 para dicho periodo, se determinó la multa base. A diferencia de la Comisión, la Sala no convertirá estos valores a los niveles reales de noviembre de 2004. La razón es que normalmente los agentes no ajustarían los beneficios extraordinarios esperados considerando la inflación futura, pues se trata de información incierta y para lo cual se debería introducir cierto nivel de sofisticación a los cálculos. Por ello, se esperaría que los Transportistas proyectaran únicamente los beneficios esperados en valores nominales¹¹⁶.
162. Si bien los Transportistas no tendrían en cuenta el efecto de la inflación en los flujos que esperaban recibir al inicio de la conducta para efectos del

¹¹⁶

Es decir, sin realizar ajustes por inflación a los precios cobrados en cada mes.

cálculo de la multa, sí debe considerarse la inflación acumulada¹¹⁷ entre la fecha en que finalizó la conducta y la emisión de la resolución de primera instancia, de tal forma que el beneficio esperado real mantenga su valor en el tiempo, y no se encuentre afectado por periodo que duró la investigación en primera instancia¹¹⁸.

163. Sobre la probabilidad de detección, la Sala al igual que la Comisión, considera que se le debe asignar un valor de 100%, puesto que se trató de un procedimiento iniciado de oficio, en el que obraron pruebas directas de las conductas anticompetitivas tales como las actas evaluadas en la presente resolución, en las que constaba el propósito de los Transportistas de sostener un mismo precio y repartirse el mercado, acuerdos que se vieron reflejados en los comunicados emitidos por la Unión a los generadores de carga.
164. De la aplicación de la fórmula detallada en el numeral 148¹¹⁹ y actualizando el valor a la fecha de la resolución de primera instancia, se halló un beneficio extraordinario esperado ascendente a S/. 3 464 386, monto que debe ser repartido entre los Transportistas que participaron del acuerdo.
165. Para distribuir dicho monto, la Comisión utilizó el periodo de permanencia de los Transportistas en la Unión, considerando para ello el registro más antiguo que se tuviera de su participación en la asociación.
166. Sobre este punto, la Sala considera que la repartición de la multa debería ser proporcional a la facturación de cada empresa. Sin embargo, únicamente dos empresas cumplieron con remitir facturas o comprobantes de pago durante el periodo investigado¹²⁰ que les fueron requeridos por la primera instancia¹²¹ y presentaron únicamente una selección de comprobantes. Dada esta situación, el periodo de permanencia de cada empresa en la Unión representa una aproximación del beneficio obtenido por cada empresa ante la ausencia de indicadores más adecuados para repartir la multa entre los Transportistas¹²².

¹¹⁷ Se consideró el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de la ciudad de Lima.

¹¹⁸ El periodo comprendido entre la emisión de la resolución de primera instancia y la presente resolución estará ajustado por los valores de la UIT en el periodo en que las multas sean cobradas.

¹¹⁹ Para mayores detalles del cálculo de los beneficios extraordinarios mes a mes, ver anexo 1.

¹²⁰ Los Transportistas que atendieron al requerimiento fueron Empresa de Transportes Víctor Arnaldo Argandoña Astudillo S.R.L. e Inversiones Hualcan S.R.L.

¹²¹ Ver fojas 1633 a 1649 del expediente.

¹²² Cabe resaltar que ante esta instancia se presentaron una serie de facturas de las siguientes empresas: Depósito "Nacional", Transportes Ramírez E.I.R.L., Transportes Macrome E.I.R.L., Multiservicios Morales, Transportes Huerta E.I.R.L., Transportes Mar y Cielo S.R.L., Transportes Pluma de Oro S.A.C., Empresa de Transportes M.L.D. S.R.L., Jehova – Jihre, Transportes Palma, Transportes Jesús, Empresa Comunal Catac, Empresa de Transporte Mi

167. Ahora bien, de acuerdo con los Imputados, la primera instancia no habría individualizado debidamente la participación de cada uno de los miembros de la Unión en las infracciones imputadas, pues existirían asociados que ingresaron incluso luego de los hechos denunciados. Sin embargo, de la revisión del expediente, se identificó el registro más antiguo de cada uno de los Transportistas y se verificó que todas las empresas imputadas ingresaron antes de la finalización del periodo de investigación.
168. El detalle del registro más antiguo de cada uno de los Transportistas se consigna en el cuadro a continuación¹²³.

Cuadro N° 5
Registros más antiguos de los Transportistas en la Unión

Empresa	Registro más antiguo
Transportes Jesús	Noviembre de 2004
Transportes Santa Melchorita	Noviembre de 2004

Jasmin S.R.L., Transportes Daijo E.I.R.L., Transportes Sagitario S.A.C., Transportes Marquito, Sertracom A.S. E.I.R.L., Empresa de Transportes El Pacífico E.I.R.L., Empresa de Transportes Transpier S.R.L., Casanger S.R.L., Tixe S.A.C., Transportes Toledo, Molinos Calcareos S.R.L., Empresa de Transportes Juan Marco S.R.L., Transportes Efrain E.I.R.L., y Transportes Vileme S.R.L. Sin embargo, estas correspondían al año 2010 y no incluían a todos los Transportistas.

123

Se ha identificado ciertas diferencias entre los registros más antiguos hallados por la Comisión y aquellos hallados por la Sala, tal como se detalla en el siguiente cuadro:

Diferencias registros Transportistas SDC-CLC

Empresas	Registro más antiguo SDC	Registro más antiguo CLC
Transportes Palma	Diciembre de 2004	Octubre de 2006
Transportes Norma Morales Jamanca	Enero de 2008	Setiembre de 2007
Transportes Jehová JH	Setiembre de 2007	Julio de 2007
Transportes Yolanda Morales Jamanca	Enero de 2008	Marzo de 2008
Transportes Capellán Granados	Enero de 2008	Abril de 2008
Transportes María Romero Rojo	Enero de 2008	Julio de 2008
Transportes Pantaleón Morales	Enero de 2008	Junio de 2008
Transportes Toribio Bueno	Enero de 2008	Julio de 2008
Transportes Sagitario S.A.C.	Noviembre de 2004	Agosto de 2006
Comercial, Transporte Señor de Mayo S.A.C.	Julio de 2006	Noviembre de 2004
Empresa de Transportes Mi Jasmin S.R.L.	Junio de 2007	Setiembre de 2007
Procalcadi S.R.L.	Mayo de 2007	Julio de 2007
Transportes Diego E.I.R.L.	Junio de 2006	Noviembre de 2004
Sertracom A.S. E.I.R.L.	Enero de 2008	Abril de 2008
Ditrano S.R.L.	Enero de 2008	Abril de 2008
Transalvi E.I.R.L.	Agosto de 2007	Junio de 2008
Empresa de Transportes Transpier S.R.L.	Enero de 2008	Junio de 2008
Empresa de Transporte Chinito E.I.R.L.	Julio de 2006	Julio de 2007
Minera Marco de Huaraz S.R.L.	Enero de 2008	Junio de 2008
Empresa de Transportes Espitrans S.A.C.	Noviembre de 2004	Julio de 2006
Inversiones Jemas E.I.R.L.	Enero de 2008	Junio de 2008
Empresa de Transportes Chico Paul E.I.R.L.	Enero de 2008	Junio de 2008
Inversiones Hualcán S.R.L.	Enero de 2008	Junio de 2008

Fuente: Resolución 056-2011/CLC
Elaboración: ST-SDC

**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
Y DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Defensa de la Competencia**

RESOLUCIÓN 2424-2013/SDC-INDECOPI

EXPEDIENTE 008-2009/CLC

Empresa	Registro más antiguo
Transportes Palma	Diciembre de 2004
Transportes Santa Inés	Julio de 2006
Transportes Moledi	Julio de 2006
Transportes Toledo	Febrero de 2007
Transportes Norma Morales Jamanca	Enero de 2008
Transportes Modesto Morales	Noviembre de 2004
Transportes Marquito	Julio de 2006
Transportes Multiservicios El Ángel	Julio de 2006
Transportes Silva Medina	Noviembre de 2004
Transportes Fibeth	Mayo de 2007
Transportes Cruz	Noviembre de 2004
Transportes Transmilla	Julio de 2006
Transportes Giraldo	Julio de 2007
Transportes Oncoy	Julio de 2007
Transportes Shute	Julio de 2007
Transportes Jehová JH	Setiembre de 2007
Transportes Rodolfo Jiménez	Julio de 2007
Transportes Melgarejo	Noviembre de 2004
Transportes Yolanda Morales Jamanca	Enero de 2008
Transportes Capellán Granados	Enero de 2008
Transportes Haydee	Abril de 2008
Transportes Rosario Sánchez	Febrero de 2007
Transportes María Romero Rojo	Enero de 2008
Transportes Pantaleón Morales	Enero de 2008
Transportes Toribio Bueno	Enero de 2008
Empresa de Transportes Juan Marco S.R.L.	Noviembre de 2004
Transportes Ramírez Hnos. S.R.L.	Noviembre de 2004
Transportes Ramírez E.I.R.L.	Noviembre de 2004
Transportes Huerta E.I.R.L.	Agosto de 2006
Transportes Sagitario S.A.C.	Noviembre de 2004
Empresa de Transportes Víctor Arnaldo Argandoña Astudillo S.R.L.	Diciembre de 2004
Litaro S.R.L.	Julio de 2006
Vileme S.R.L.	Julio de 2006
Transportes Daijo E.I.R.L.	Noviembre de 2004
MY & J.P. S.R.L.	Noviembre de 2006
Empresa de Transportes Tauro E.I.R.L.	Julio de 2006
Transportes y Representaciones Tixe S.A.C.	Diciembre de 2004
Sr. de San Miguel E.I.R.L.	Julio de 2006
Comunidad Campesina de Catac	Noviembre de 2006
Comercial, Transporte Señor de Mayo S.A.C.	Julio de 2006
Empresa de Transportes Mi Jasmin S.R.L.	Junio de 2007
Transportes Dagger Inversiones S.A.C.	Diciembre de 2004
Arnold & Hnos E.I.R.L.	Noviembre de 2006
Transportes Casanger S.R.L.	Julio de 2006
Transportes Pluma de Oro S.A.C.	Julio de 2006
Molinos Calcáreos S.R.L.	Setiembre de 2007
Empresa de Transportes El Pacífico E.I.R.L.	Diciembre de 2004
Construcción, Minería y Transportes Inca	Diciembre de 2004
Transportes y Comercio Romo E.I.R.L.	Julio de 2006
Transportes Guere E.I.R.L.	Junio de 2007
Consorcio e Inversiones Loarte S.A.C.	Junio de 2007
Transporte Mar y Cielo S.R.L.	Junio de 2007

**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
Y DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Defensa de la Competencia**

RESOLUCIÓN 2424-2013/SDC-INDECOPI

EXPEDIENTE 008-2009/CLC

Empresa	Registro más antiguo
Transportes Efraín E.I.R.L.	Julio de 2006
Procalcadi S.R.L.	Mayo de 2007
Inversiones E & V S.R.L.	Julio de 2007
Transportes Texas S.A.C.	Julio de 2007
Transportes Diego E.I.R.L.	Junio de 2006
J.C.R. Contratistas Generales E.I.R.L.	Julio de 2007
Sertracom A.S. E.I.R.L.	Enero de 2008
Ditrano S.R.L.	Enero de 2008
Transalvi E.I.R.L.	Agosto de 2007
Empresa de Transportes Transpier S.R.L.	Enero de 2008
Empresa de Transporte Chinito E.I.R.L.	Julio de 2006
Minera Marco de Huaraz S.R.L.	Enero de 2008
Empresa de Transportes Espitrans S.A.C.	Noviembre de 2004
Inversiones Jemas E.I.R.L.	Enero de 2008
Empresa de Transportes Chico Paul E.I.R.L.	Enero de 2008
Inversiones Hualcán S.R.L.	Enero de 2008
Distribuidora de Fertilizantes Morales S.R.L.	Febrero de 2007

Fuente: Registros de la Unión

Elaboración: ST-SDC

169. En función a dichos registros, se repartió el beneficio extraordinario esperado entre los Transportistas, conforme se detalla en el cuadro a continuación.

**Cuadro N° 6
Reparto de beneficios extraordinarios esperados
entre los Transportistas (Nuevos Soles)**

Empresa	Beneficio extraordinario esperado
Transportes Jesús	S/. 80,669
Transportes Santa Melchorita	S/. 80,669
Transportes Palma	S/. 79,203
Transportes Santa Inés	S/. 51,335
Transportes Moledi	S/. 51,335
Transportes Toledo	S/. 41,068
Transportes Norma Morales Jamanca	S/. 24,934
Transportes Modesto Morales	S/. 80,669
Transportes Marquito	S/. 51,335
Transportes Multiservicios El Ángel	S/. 51,335
Transportes Silva Medina	S/. 80,669
Transportes Fibeth	S/. 36,668
Transportes Cruz	S/. 80,669
Transportes Transmilla	S/. 51,335
Transportes Giraldo	S/. 33,734
Transportes Oncoy	S/. 33,734
Transportes Shute	S/. 33,734
Transportes Jehová JH	S/. 30,801
Transportes Rodolfo Jiménez	S/. 33,734
Transportes Melgarejo	S/. 80,669

**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
Y DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Defensa de la Competencia**

RESOLUCIÓN 2424-2013/SDC-INDECOPI

EXPEDIENTE 008-2009/CLC

Empresa	Beneficio extraordinario esperado
Transportes Yolanda Morales Jamanca	S/. 24,934
Transportes Capellán Granados	S/. 24,934
Transportes Haydee	S/. 20,534
Transportes Rosario Sánchez	S/. 41,068
Transportes María Romero Rojo	S/. 24,934
Transportes Pantaleón Morales	S/. 24,934
Transportes Toribio Bueno	S/. 24,934
Empresa de Transportes Juan Marco S.R.L.	S/. 80,669
Transportes Ramírez Hnos. S.R.L.	S/. 80,669
Transportes Ramírez E.I.R.L.	S/. 80,669
Transportes Huerta E.I.R.L.	S/. 49,868
Transportes Sagitario S.A.C.	S/. 80,669
Empresa de Transportes Víctor Arnaldo Argandoña	S/. 79,203
Litaro S.R.L.	S/. 51,335
Vileme S.R.L.	S/. 51,335
Transportes Daijo E.I.R.L.	S/. 80,669
MY & J.P. S.R.L.	S/. 45,468
Empresa de Transportes Tauro E.I.R.L.	S/. 51,335
Transportes y Representaciones Tixe S.A.C.	S/. 79,203
Sr. de San Miguel E.I.R.L.	S/. 51,335
Comunidad Campesina de Catac	S/. 45,468
Comercial, Transporte Señor de Mayo S.A.C.	S/. 51,335
Empresa de Transportes Mi Jasmin S.R.L.	S/. 35,201
Transportes Dagger Inversiones S.A.C.	S/. 79,203
Arnold & Hnos E.I.R.L.	S/. 45,468
Transportes Casanger S.R.L.	S/. 51,335
Transportes Pluma de Oro S.A.C.	S/. 51,335
Molinos Calcáreos S.R.L.	S/. 30,801
Empresa de Transportes El Pacífico E.I.R.L.	S/. 79,203
Construcción, Minería y Transportes Inca S.A.C.	S/. 79,203
Transportes y Comercio Romo E.I.R.L.	S/. 51,335
Transportes Guere E.I.R.L.	S/. 35,201
Consorcio e Inversiones Loarte S.A.C.	S/. 35,201
Transporte Mar y Cielo S.R.L.	S/. 35,201
Transportes Efraín E.I.R.L.	S/. 51,335
Procalcadi S.R.L.	S/. 36,668
Inversiones E & V S.R.L.	S/. 33,734
Transportes Texas S.A.C.	S/. 33,734
Transportes Diego E.I.R.L.	S/. 52,802
J.C.R. Contratistas Generales E.I.R.L.	S/. 33,734
Sertracom A.S. E.I.R.L.	S/. 24,934
Ditrano S.R.L.	S/. 24,934
Transalvi E.I.R.L.	S/. 32,268
Empresa de Transportes Transpier S.R.L.	S/. 24,934
Empresa de Transporte Chinito E.I.R.L.	S/. 51,335
Minera Marco de Huaraz S.R.L.	S/. 24,934
Empresa de Transportes Espitrans S.A.C.	S/. 80,669
Inversiones Jemas E.I.R.L.	S/. 24,934
Empresa de Transportes Chico Paul E.I.R.L.	S/. 24,934
Inversiones Hualcán S.R.L.	S/. 24,934
Distribuidora de Fertilizantes Morales S.R.L.	S/. 41,068

Fuente: Unión

Elaboración: ST-SDC

170. No obstante, debe tenerse presente que el artículo 237.3 de la Ley del Procedimiento Administrativo General¹²⁴ prohíbe vulnerar el principio de “interdicción de la reforma en peor” (*non reformatio in peius*), en virtud del cual no se puede empeorar la situación del recurrente en segunda instancia. En ese sentido, corresponde verificar si el monto determinado por la Sala resulta superior al determinado por la Comisión.

Cuadro N° 7
Comparación beneficio extraordinario SDC-CLC y
determinación de la multa¹²⁵

Empresa	Beneficio extraordinario esperado SDC	Beneficio extraordinario	Multa final (S/.)	Multa final (UIT)
Transportes Jesús	S/. 80,669	S/. 75,600	S/. 75,600	21.00
Transportes Santa Melchorita	S/. 80,669	S/. 75,600	S/. 75,600	21.00
Transportes Palma	S/. 79,203	S/. 30,924	S/. 30,924	8.59
Transportes Santa Inés	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Transportes Moledi	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Transportes Toledo	S/. 41,068	S/. 27,792	S/. 27,792	7.72
Transportes Norma Morales Jamanca	S/. 24,934	S/. 21,600	S/. 21,600	6.00
Transportes Modesto Morales	S/. 80,669	S/. 75,600	S/. 75,600	21.00
Transportes Marquito	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Transportes Multiservicios El Ángel	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Transportes Silva Medina	S/. 80,669	S/. 75,600	S/. 75,600	21.00
Transportes Fibeth	S/. 36,668	S/. 25,092	S/. 25,092	6.97
Transportes Cruz	S/. 80,669	S/. 75,600	S/. 75,600	21.00
Transportes Transmilla	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Transportes Giraldo	S/. 33,734	S/. 23,472	S/. 23,472	6.52
Transportes Oncoy	S/. 33,734	S/. 23,472	S/. 23,472	6.52
Transportes Shute	S/. 33,734	S/. 23,472	S/. 23,472	6.52
Transportes Jehová JH	S/. 30,801	S/. 23,472	S/. 23,472	6.52
Transportes Rodolfo Jiménez	S/. 33,734	S/. 23,472	S/. 23,472	6.52
Transportes Melgarejo	S/. 80,669	S/. 75,600	S/. 75,600	21.00
Transportes Yolanda Morales Jamanca	S/. 24,934	S/. 15,336	S/. 15,336	4.26
Transportes Capellán Granados	S/. 24,934	S/. 14,076	S/. 14,076	3.91
Transportes Haydee	S/. 20,534	S/. 14,076	S/. 14,076	3.91
Transportes Rosario Sánchez	S/. 41,068	S/. 27,792	S/. 27,792	7.72
Transportes María Romero Rojo	S/. 24,934	S/. 10,584	S/. 10,584	2.94
Transportes Pantaleón Morales	S/. 24,934	S/. 11,412	S/. 11,412	3.17
Transportes Toribio Bueno	S/. 24,934	S/. 10,584	S/. 10,584	2.94
Empresa de Transportes Juan Marco S.R.L.	S/. 80,669	S/. 75,600	S/. 75,600	21.00
Transportes Ramírez Hnos. S.R.L.	S/. 80,669	S/. 75,600	S/. 75,600	21.00
Transportes Ramírez E.I.R.L.	S/. 80,669	S/. 75,600	S/. 75,600	21.00
Transportes Huerta E.I.R.L.	S/. 49,868	S/. 33,156	S/. 33,156	9.21
Transportes Sagitario S.A.C.	S/. 80,669	S/. 33,156	S/. 33,156	9.21
Empresa de Transportes Víctor Arnaldo	S/. 79,203	S/. 73,044	S/. 73,044	20.29

¹²⁴

LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. Artículo 237.- Resolución.
(...)

Artículo 237.3.- Cuando el infractor sancionado recurra o impugne la resolución adoptada, la resolución de los recursos que interponga no podrá determinar la imposición de sanciones más graves para el sancionado.

¹²⁵

El valor de la UIT para este cálculo ascenderá a S/. 3 600, considerando la fecha de la resolución de primera instancia.

**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
Y DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Defensa de la Competencia**

RESOLUCIÓN 2424-2013/SDC-INDECOPI

EXPEDIENTE 008-2009/CLC

Empresa	Beneficio extraordinario esperado SDC	Beneficio extraordinario	Multa final (S/.)	Multa final (UIT)
Litaro S.R.L.	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Vileme S.R.L.	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Transportes Daijo E.I.R.L.	S/. 80,669	S/. 75,600	S/. 75,600	21.00
MY & J.P. S.R.L.	S/. 45,468	S/. 30,492	S/. 30,492	8.47
Empresa de Transportes Tauro E.I.R.L.	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Transportes y Representaciones Tixe S.A.C.	S/. 79,203	S/. 73,044	S/. 73,044	20.29
Sr. de San Miguel E.I.R.L.	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Comunidad Campesina de Catac	S/. 45,468	S/. 30,492	S/. 30,492	8.47
Comercial, Transporte Señor de Mayo	S/. 51,335	S/. 75,600	S/. 51,335	14.26
Empresa de Transportes Mi Jasmin S.R.L.	S/. 35,201	S/. 21,600	S/. 21,600	6.00
Transportes Dagger Inversiones S.A.C.	S/. 79,203	S/. 73,044	S/. 73,044	20.29
Arnold & Hnos E.I.R.L.	S/. 45,468	S/. 30,492	S/. 30,492	8.47
Transportes Casanger S.R.L.	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Transportes Pluma de Oro S.A.C.	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Molinos Calcáreos S.R.L.	S/. 30,801	S/. 21,600	S/. 21,600	6.00
Empresa de Transportes El Pacífico E.I.R.L.	S/. 79,203	S/. 73,044	S/. 73,044	20.29
Construcción, Minería y Transportes Inca	S/. 79,203	S/. 73,044	S/. 73,044	20.29
Transportes y Comercio Romo E.I.R.L.	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Transportes Guere E.I.R.L.	S/. 35,201	S/. 24,300	S/. 24,300	6.75
Consorcio e Inversiones Loarte S.A.C.	S/. 35,201	S/. 24,300	S/. 24,300	6.75
Transporte Mar y Cielo S.R.L.	S/. 35,201	S/. 24,300	S/. 24,300	6.75
Transportes Efraín E.I.R.L.	S/. 51,335	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Procalcadi S.R.L.	S/. 36,668	S/. 23,472	S/. 23,472	6.52
Inversiones E & V S.R.L.	S/. 33,734	S/. 23,472	S/. 23,472	6.52
Transportes Texas S.A.C.	S/. 33,734	S/. 23,472	S/. 23,472	6.52
Transportes Diego E.I.R.L.	S/. 52,802	S/. 75,600	S/. 52,802	14.67
J.C.R. Contratistas Generales E.I.R.L.	S/. 33,734	S/. 23,472	S/. 23,472	6.52
Sertracom A.S. E.I.R.L.	S/. 24,934	S/. 14,076	S/. 14,076	3.91
Ditrano S.R.L.	S/. 24,934	S/. 14,076	S/. 14,076	3.91
Transalvi E.I.R.L.	S/. 32,268	S/. 11,412	S/. 11,412	3.17
Empresa de Transportes Transpier S.R.L.	S/. 24,934	S/. 11,412	S/. 11,412	3.17
Empresa de Transporte Chinito E.I.R.L.	S/. 51,335	S/. 23,472	S/. 23,472	6.52
Minera Marco de Huaraz S.R.L.	S/. 24,934	S/. 11,412	S/. 11,412	3.17
Empresa de Transportes Espitrans S.A.C.	S/. 80,669	S/. 34,272	S/. 34,272	9.52
Inversiones Jemas E.I.R.L.	S/. 24,934	S/. 11,412	S/. 11,412	3.17
Empresa de Transportes Chico Paul E.I.R.L.	S/. 24,934	S/. 11,412	S/. 11,412	3.17
Inversiones Hualcán S.R.L.	S/. 24,934	S/. 11,412	S/. 11,412	3.17
Distribuidora de Fertilizantes Morales S.R.L.	S/. 41,068	S/. 27,792	S/. 27,792	7.72

Fuente: Unión
Elaboración: ST-SDC

171. Tal como se observa, en todos los casos a excepción de las empresas Comercial Transporte Señor de Mayo S.A.C. y Transportes Diego E.I.R.L., los beneficios extraordinarios calculados son superiores a las multas determinadas por la primera instancia, por lo que en dichos casos corresponde confirmar la multa impuesta por la Comisión.
172. En cuanto a las empresas Comercial Transporte Señor de Mayo S.A.C. y Transportes Diego E.I.R.L., corresponde reducir la multa a S/. 51,335 (14.26 UIT) y S/. 52,802 (14.67 UIT), respectivamente.

(ii) La multa aplicable a la Unión y los ex miembros de su Consejo Directivo

173. El artículo 43.3 del Decreto Legislativo 1034¹²⁶, establece que además de la sanción que corresponde imponer a los infractores, podrá imponerse una multa de hasta cien (100) UIT a los representantes o personas naturales encargadas de la dirección o administración de las personas jurídicas sancionadas, según se determine su responsabilidad en las infracciones cometidas.
174. La sanción de las personas naturales busca que quienes se encargan de gestar y ejecutar una práctica anticompetitiva, resulten responsables de sus actos y no se consideren protegidos o inmunes de los efectos de su conducta detrás de la ficción de la persona jurídica. En particular, se debe vigilar a quienes participan de los órganos de dirección o gerenciales, pues se encontrarán relacionados con la adopción de decisiones dentro de la empresa o asociación.
175. Así, la sanción a imponer a las personas naturales deberá guardar relación directa con el grado de responsabilidad en la toma de decisiones. Por tanto, en la mayoría de casos, quienes ostenten un cargo de mayor jerarquía y participen en la adopción de prácticas anticompetitivas serán objeto de una sanción más elevada, debido a su acceso a mayor información de la empresa y su capacidad de determinar la adopción de una decisión empresarial que conlleva efectos anticompetitivos.
176. En el presente caso, la Sala coincide con la Comisión en que las personas naturales que conformaron el Consejo Directivo, fueron las que hicieron posible y promovieron la adopción de los acuerdos anticompetitivos.
177. Al perseguir el objetivo de desincentivar este tipo de conductas por parte de personas naturales dirigentes de asociaciones o tomadores de decisiones en una empresa, esta Sala concuerda con la Comisión en la aplicación de una multa ascendente a 1 UIT a cada uno de ellos.
178. Del mismo modo, se coincide con la Comisión en la imposición de una amonestación a la Unión. En particular, no se considera necesaria la imposición de una sanción pecuniaria, en la medida en que quienes tomaron la decisión de cometer las infracciones fueron las personas naturales miembros de la Unión, a quienes les corresponde por ello una multa.

126

DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS, Artículo 43.- El monto de las multas.-

(...)

43.3. Además de la sanción que a criterio de la Comisión corresponde imponer a los infractores, cuando se trate de una persona jurídica, sociedad irregular, patrimonio autónomo o entidad, se podrá imponer una multa de hasta cien (100) UIT a cada uno de sus representantes legales o a las personas que integran los órganos de dirección o administración según se determine su responsabilidad en las infracciones cometidas.

IV. RESOLUCIÓN DE LA SALA

PRIMERO: confirmar la Resolución 056-2011/CLC-INDECOPI del 11 de octubre de 2011, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia en el extremo que declaró fundado el procedimiento iniciado de oficio por prácticas colusorias horizontales en las modalidades de fijación concertada de precios, desde el 8 de noviembre de 2004 hasta el 21 de mayo de 2009, y reparto concentrado de clientes desde el 15 de diciembre de 2004 hasta el 21 de mayo de 2009, en el mercado de transporte desde Lima hacia el Callejón de Huaylas y viceversa.

SEGUNDO: confirmar la Resolución 056-2011/CLC-INDECOPI del 11 de octubre de 2011, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia en el extremo que impuso a los siguientes agentes económicos, las multas que se detallan a continuación:

Transportista	Unidad Impositiva Tributaria ¹²⁷
Josué Moreno Minaya (Transportes Jesús)	21.00
Hermila Nolita Robles Huerta (Transportes Santa Melchorita)	21.00
Wilmer César Palma Barreto (Transportes Palma)	8.59
Inés Mónica Sotelo Romero (Transportes Santa Inés)	9.52
Moisés León Díaz (Transportes Moledi)	9.52
Jenny Rebeca Toledo Moreno (Transportes Toledo)	7.72
Norma Felicitas Morales Jamanca (Transportes Norma Morales Jamanca)	6.00
Zacarías Modesto Morales Gamarra (Transportes Modesto Morales)	21.00
Juan Tomás Melgarejo Damián (Transportes Marquito)	9.52
Jorge Armando Ríos Huamán (Transportes Multiservicios El Ángel)	9.52
Miguel Ángel Silva Medina (Transportes Silva Medina)	21.00
Fidel Félix Luna Tranca (Transportes Fibeth)	6.97
Edgar Ubaldo Cruz Arieta (Transportes Cruz)	21.00
Luis Vicente Milla Alba (Transportes Transmilla Hnos.)	9.52
Humberto Simón Giraldo Castillo (Transportes Giraldo)	6.52
Emilio Oswaldo Oncoy Álamo (Transportes Oncoy)	6.52
Erick Jesús Luna Matías (Transportes Shute)	6.52
Celedonia Zabala Ayala Quiroz (Transportes Jehová Jhire)	6.52
Rodolfo Jiménez Palomino (Transportes Rodolfo Jiménez)	6.52
Bernardina Melgarejo Damián (Transportes Melgarejo)	21.00
Yolanda Juliana Morales Jamanca (Transportes Yolanda Morales Jamanca)	4.26
Julián Teodoro Capellán Granados (Transportes Capellán Granados)	3.91
Rosalía Haydee Gamarra Melgarejo (Transportes Haydee)	3.91
Rosario Elizabeth Sánchez Obregón (Transportes Rosario Sánchez)	7.72
María Florentina Romero Rojo (Transportes María Romero Rojo)	2.94
Pantaleón Félix Morales Ramírez (Transportes Pantaleón Morales)	3.17
Toribio Bueno Tadeo (Transportes Toribio Bueno)	2.94
Empresa de Transportes Juan Marco S.R.L.	21.00
Transportes Ramírez Hnos. S.R.L.	21.00
Transportes Ramírez E.I.R.L.	21.00
Transportes Huerta E.I.R.L.	9.21
Transportes Sagitario S.A.C.	9.21
Empresa de Transportes Víctor Arnaldo Argandoña Astudillo S.R.L.	20.29
Litaro S.R.L.	9.52
Vileme S.R.Ltda.	9.52

¹²⁷

El valor de la UIT ascenderá a S/. 3,600, considerando la fecha de la resolución de primera instancia.

**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
Y DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Defensa de la Competencia**

RESOLUCIÓN 2424-2013/SDC-INDECOPI

EXPEDIENTE 008-2009/CLC

Transportes Daijo E.I.R.L.	21.00
MY & JP S.R.L.	8.47
Empresa de Transportes Tauro E.I.R.L.	9.52
Transportes y Representaciones Tixe S.A.C.	20.29
Sr. de San Miguel E.I.R.L.	9.52
Comunidad Campesina de Catac	8.47
Empresa de Transportes Mi Jasmin S.R.L.	6.00
Transportes Dagger Inversiones S.A.C.	20.29
Arnold & Hnos E.I.R.L.	8.47
CAL San Gerónimo S.R.L.	9.52
Transportes Pluma de Oro S.A.C.	9.52
Molinos Calcareos S.R.L.	6.00
Empresa de Transportes El Pacífico E.I.R.L.	20.29
Construcción, Minería y Transportes Inca S.A.C.	20.29
Transportes y Comercio Romo E.I.R.L.	9.52
Empresa de Transportes Guere E.I.R.L.	6.75
Consorcio e Inversiones Loarte S.A.C.	6.75
Transporte Mar y Cielo S.R.L.	6.75
Transportes Efraín E.I.R.L.	9.52
Productos Calcáreos Kadi S.R.L.	6.52
Inversiones E & V S.R.L.	6.52
Transportes Texas S.A.C.	6.52
J.C.R. Contratistas Generales E.I.R.L.	6.52
Sertracom A.S. E.I.R.L.	3.91
Ditramo S.R.L.	3.91
Transalvi E.I.R.L.	3.17
Empresa de Transportes Transpier S.R.L.	3.17
Empresa de Transportes Chinito E.I.R.L.	6.52
Minera Marco de Huaraz S.R.L.	3.17
Empresa de Transportes Espitrans S.A.C.	9.52
Inversiones Jemas E.I.R.L.	3.17
Empresa de Transportes Chico Paul E.I.R.L.	3.17
Inversiones Hualcán S.R.L.	3.17
Distribuidora de Fertilizantes Morales S.R.L.	7.72

TERCERO: modificar la Resolución 056-2011/CLC-INDECOPI del 11 de octubre de 2011, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia en el extremo que impuso una multa de 21 UIT tanto a la empresa Comercial, Transportes Señor de Mayo S.A.C. como a Transportes Diego E.I.R.L. e imponerle una multa ascendente a 14.26 UIT a la primera empresa y una multa de 14.67 UIT a la segunda.

CUARTO: confirmar la Resolución 056-2011/CLC-INDECOPI del 11 de octubre de 2011, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia en el extremo que impuso a Felicitas Ana Huerta Rondán; Chantal Juan Ramírez Tuya; Elvira Asunción Toledo Chauca; Antonio Ramírez Tuya; Elizabeth Huerta Poma y Valentín Ramírez Tuya, una multa ascendente a 1 (una) Unidad Impositiva Tributaria a cada uno de ellos.

QUINTO: confirmar la Resolución 056-2011/CLC-INDECOPI del 11 de octubre de 2011, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia en el extremo que impuso a la Unión de Transportistas de Carga – Región Ancash Zona Sierra una sanción de amonestación.

Con la intervención de los señores vocales Silvia Lorena Hooker Ortega, José Luis Bonifaz Fernández, Sergio Alejandro León Martínez y Julio Carlos Lozano Hernández.

SILVIA LORENA HOOKER ORTEGA
Vicepresidente

Anexo N °1
Detalle de cálculos de beneficio extraordinario

	Cemento (bolsas)					Ladrillo (Tn)					Fierro (Tn)					Varios (toneladas)				
	Volumen (bolsas)	Precio compet.	Precio acuerdo	Cambio	Beneficio SDC	Volumen (Tn)	Precio compet.	Precio acuerdo	Cambio	Beneficio SDC	Volumen (Tn)	Precio compet.	Precio acuerdo	Cambio	Beneficio SDC	Volumen (Tn)	Precio compet.	Precio acuerdo	Cambio	Beneficio SDC
Nov-04	28,537	2.00	2.50	0.50	14,269	886	43.57	60.00	16.43	14,553	86	84.03	60.00	-24.03	-2,057	421	43.57	60.00	16.43	6,912
Dic-04	28,558	2.00	2.50	0.50	14,279	887	47.20	65.00	17.80	15,792	86	84.03	90.00	5.97	515	421	50.83	70.00	19.17	8,067
Ene-05	28,528	2.00	2.50	0.50	14,264	890	47.20	65.00	17.80	15,844	87	84.03	90.00	5.97	518	420	50.83	70.00	19.17	8,053
Feb-05	28,439	2.00	2.50	0.50	14,220	892	47.20	65.00	17.80	15,871	87	84.03	90.00	5.97	522	418	50.83	70.00	19.17	8,022
Mar-05	28,415	2.00	2.50	0.50	14,207	894	47.20	65.00	17.80	15,907	87	84.03	90.00	5.97	521	417	50.83	70.00	19.17	7,985
Abr-05	28,409	2.00	2.50	0.50	14,205	895	47.20	65.00	17.80	15,934	87	84.03	90.00	5.97	518	415	50.83	70.00	19.17	7,954
May-05	28,411	2.00	2.50	0.50	14,205	896	47.20	65.00	17.80	15,945	86	84.03	90.00	5.97	512	416	50.83	70.00	19.17	7,969
Jun-05	28,423	2.00	2.50	0.50	14,211	894	47.20	65.00	17.80	15,914	85	84.03	90.00	5.97	505	418	50.83	70.00	19.17	8,010
Jul-05	28,535	2.00	2.50	0.50	14,268	891	47.20	65.00	17.80	15,869	83	84.03	90.00	5.97	496	420	50.83	70.00	19.17	8,054
Ago-05	28,866	2.00	2.50	0.50	14,433	890	47.20	65.00	17.80	15,836	82	84.03	90.00	5.97	488	425	50.83	70.00	19.17	8,145
Sep-05	29,250	2.00	2.50	0.50	14,625	889	47.20	65.00	17.80	15,827	81	84.03	90.00	5.97	487	429	50.83	70.00	19.17	8,222
Oct-05	28,227	2.00	2.50	0.50	14,114	847	47.20	65.00	17.80	15,068	86	84.03	90.00	5.97	515	418	50.83	70.00	19.17	8,016
Nov-05	28,390	2.00	2.50	0.50	14,195	864	47.20	65.00	17.80	15,384	90	84.03	90.00	5.97	536	432	50.83	70.00	19.17	8,283
Dic-05	28,799	2.00	2.50	0.50	14,400	904	47.20	65.00	17.80	16,098	94	84.03	90.00	5.97	563	422	50.83	70.00	19.17	8,086
Ene-06	28,172	2.00	2.50	0.50	14,086	926	47.20	65.00	17.80	16,479	94	84.03	90.00	5.97	560	412	50.83	70.00	19.17	7,890
Feb-06	27,373	2.00	2.50	0.50	13,686	910	47.20	65.00	17.80	16,191	94	84.03	90.00	5.97	560	399	50.83	70.00	19.17	7,649
Mar-06	28,120	2.00	2.50	0.50	14,060	918	47.20	65.00	17.80	16,343	87	84.03	90.00	5.97	517	393	50.83	70.00	19.17	7,543
Abr-06	28,349	2.00	2.50	0.50	14,174	913	47.20	65.00	17.80	16,256	80	84.03	90.00	5.97	477	395	50.83	70.00	19.17	7,578
May-06	28,425	2.00	2.50	0.50	14,212	903	47.20	65.00	17.80	16,071	74	84.03	90.00	5.97	440	425	50.83	70.00	19.17	8,152
Jun-06	28,568	2.00	2.50	0.50	14,284	874	47.20	65.00	17.80	15,552	70	84.03	90.00	5.97	420	443	50.83	70.00	19.17	8,498
Jul-06	29,883	2.00	2.50	0.50	14,941	861	47.20	65.00	17.80	15,319	65	84.03	90.00	5.97	388	448	50.83	70.00	19.17	8,580
Ago-06	32,836	2.00	2.50	0.50	16,418	868	47.20	65.00	17.80	15,445	67	84.03	90.00	5.97	399	482	50.83	70.00	19.17	9,246
Sep-06	33,856	2.00	2.50	0.50	16,928	883	47.20	65.00	17.80	15,718	78	84.03	90.00	5.97	465	477	50.83	70.00	19.17	9,143
Oct-06	15,957	2.00	2.50	0.50	7,978	335	47.20	65.00	17.80	5,965	143	84.03	90.00	5.97	853	289	50.83	70.00	19.17	5,549
Nov-06	30,338	2.00	2.50	0.50	15,169	1,077	47.20	65.00	17.80	19,174	132	84.03	90.00	5.97	788	599	50.83	70.00	19.17	11,478
Dic-06	33,714	2.00	2.50	0.50	16,857	1,386	47.20	65.00	17.80	24,662	148	84.03	90.00	5.97	884	299	50.83	70.00	19.17	5,732
Ene-07	20,640	2.00	2.50	0.50	10,320	1,183	47.20	65.00	17.80	21,057	90	84.03	90.00	5.97	535	289	50.83	70.00	19.17	5,534
Feb-07	17,785	2.00	2.50	0.50	8,893	715	47.20	65.00	17.80	12,727	92	84.03	90.00	5.97	549	248	50.83	70.00	19.17	4,754
Mar-07	37,089	2.97	3.71	0.74	27,446	1,021	58.09	80.00	21.91	22,368	0	84.03	90.00	5.97	0	327	50.83	70.00	19.17	6,267
Abr-07	31,092	2.97	3.71	0.74	23,008	854	58.09	80.00	21.91	18,720	0	84.03	90.00	5.97	0	418	50.83	70.00	19.17	8,004
May-07	29,341	2.97	3.71	0.74	21,712	778	58.09	80.00	21.91	17,046	0	84.03	90.00	5.97	0	785	50.83	70.00	19.17	15,039
Jun-07	30,287	2.97	3.71	0.74	22,412	524	58.09	80.00	21.91	11,481	30	84.03	90.00	5.97	179	660	50.83	70.00	19.17	12,652
Jul-07	45,658	2.97	3.71	0.74	33,787	703	58.09	80.00	21.91	15,409	0	84.03	90.00	5.97	0	499	50.83	70.00	19.17	9,560
Ago-07	68,281	2.97	3.71	0.74	50,528	953	58.09	80.00	21.91	20,882	90	84.03	90.00	5.97	537	899	50.83	70.00	19.17	17,234
Sep-07	46,091	2.97	3.71	0.74	34,107	1,067	58.09	80.00	21.91	23,378	210	84.03	90.00	5.97	1,254	413	50.83	70.00	19.17	7,917
Oct-07	55,448	2.97	3.71	0.74	41,032	1,133	58.09	80.00	21.91	24,828	150	84.03	90.00	5.97	896	728	50.83	70.00	19.17	13,956
Nov-07	48,140	2.97	3.71	0.74	35,624	1,200	58.09	80.00	21.91	26,292	240	84.03	90.00	5.97	1,433	759	50.83	70.00	19.17	14,552

**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
Y DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Sala Especializada en Defensa de la Competencia**

RESOLUCIÓN 2424-2013/SDC-INDECOPI

EXPEDIENTE 008-2009/CLC

	Cemento (bolsas)					Ladrillo (Tn)					Fierro (Tn)					Varios (toneladas)				
	Volumen (bolsas)	Precio compet.	Precio acuerdo	Cambio	Beneficio SDC	Volumen (Tn)	Precio compet.	Precio acuerdo	Cambio	Beneficio SDC	Volumen (Tn)	Precio compet.	Precio acuerdo	Cambio	Beneficio SDC	Volumen (Tn)	Precio compet.	Precio acuerdo	Cambio	Beneficio SDC
Dic-07	58,139	2.97	3.71	0.74	43,023	576	58.09	80.00	21.91	12,620	180	84.03	90.00	5.97	1,075	438	50.83	70.00	19.17	8,396
Ene-08	61,196	2.97	3.71	0.74	45,285	1,032	58.09	80.00	21.91	22,611	420	84.03	90.00	5.97	2,507	713	50.83	70.00	19.17	13,668
Feb-08	56,247	2.97	3.71	0.74	41,623	1,834	58.09	80.00	21.91	40,183	210	84.03	90.00	5.97	1,254	460	50.83	70.00	19.17	8,818
Mar-08	69,247	2.97	3.71	0.74	51,243	1,990	58.09	80.00	21.91	43,601	150	84.03	90.00	5.97	896	120	50.83	70.00	19.17	2,300
Abr-08	55,257	2.97	3.71	0.74	40,890	2,010	58.09	80.00	21.91	44,039	301	84.03	90.00	5.97	1,794	644	50.83	70.00	19.17	12,345
May-08	89,506	2.97	3.71	0.74	66,234	1,951	58.09	80.00	21.91	42,735	270	84.03	90.00	5.97	1,612	849	50.83	70.00	19.17	16,275
Jun-08	55,388	2.97	3.71	0.74	40,987	1,104	58.09	80.00	21.91	24,189	301	84.03	90.00	5.97	1,794	537	50.83	70.00	19.17	10,294
Jul-08	59,050	2.97	3.71	0.74	43,697	1,296	58.09	80.00	21.91	28,397	210	84.03	90.00	5.97	1,254	588	50.83	70.00	19.17	11,276
Ago-08	60,166	2.97	3.71	0.74	44,523	1,345	58.09	80.00	21.91	29,480	228	84.03	90.00	5.97	1,359	596	50.83	70.00	19.17	11,419
Sep-08	59,490	2.97	3.71	0.74	44,022	1,378	58.09	80.00	21.91	30,196	239	84.03	90.00	5.97	1,427	570	50.83	70.00	19.17	10,935
Oct-08	60,606	2.97	3.71	0.74	44,849	1,404	58.09	80.00	21.91	30,764	241	84.03	90.00	5.97	1,442	584	50.83	70.00	19.17	11,186
Nov-08	61,036	2.97	3.71	0.74	45,167	1,427	58.09	80.00	21.91	31,259	249	84.03	90.00	5.97	1,487	571	50.83	70.00	19.17	10,956
Dic-08	62,111	2.97	3.71	0.74	45,962	1,446	58.09	80.00	21.91	31,673	250	84.03	90.00	5.97	1,492	556	50.83	70.00	19.17	10,656
Ene-09	62,442	2.97	3.71	0.74	46,207	1,518	58.09	80.00	21.91	33,261	256	84.03	90.00	5.97	1,526	566	50.83	70.00	19.17	10,844
Feb-09	62,545	2.97	3.71	0.74	46,284	1,559	58.09	80.00	21.91	34,148	242	84.03	90.00	5.97	1,445	553	50.83	70.00	19.17	10,609
Mar-09	63,070	2.97	3.71	0.74	46,672	1,536	58.09	80.00	21.91	33,645	245	84.03	90.00	5.97	1,461	561	50.83	70.00	19.17	10,758
Abr-09	62,556	2.97	3.71	0.74	46,291	1,498	58.09	80.00	21.91	32,816	253	84.03	90.00	5.97	1,508	598	50.83	70.00	19.17	11,463
May-09	63,164	2.97	3.71	0.74	46,741	1,455	58.09	80.00	21.91	31,880	249	84.03	90.00	5.97	1,484	594	50.83	70.00	19.17	11,389

Fuente: Documentos Unión

Elaboración: ST-SDC