

PROCEDENCIA : COMISIÓN DE DEFENSA DE LA LIBRE
COMPETENCIA
DENUNCIANTE : COMISIÓN DE DEFENSA DE LA LIBRE
COMPETENCIA
DENUNCIADOS : EMPRESA DE TRANSPORTES 25 DE NOVIEMBRE
S.R.L.
MERMA HERMANOS S.R.L.
EMPRESA DE TRANSPORTES SANTÍSIMA DEL
CARMEN EXPRESS S.R.L.
EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS TOURS
CHOQUEHUANCA S.R.L.
MATERIA : LIBRE COMPETENCIA
PRÁCTICAS COLUSORIAS HORIZONTALES
ACUERDOS
GRADUACIÓN DE LA SANCIÓN
ACTIVIDAD : OTROS TIPOS - TRANSPORTE REGULAR VÍA
TERRESTRE

SUMILLA: se **CONFIRMA** la Resolución 022-2014/CLC-INDECOPI del 2 de junio de 2014, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia, en el extremo que halló responsables a Merma Hermanos S.R.L. y Empresa de Transportes Unidos Tours Choquehuanca S.R.L.; por infracción a lo dispuesto en el artículo 11.1, literal a), del Decreto Legislativo 1034 – Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, consistente en la realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdos o prácticas concertadas, con la finalidad de incrementar el precio del servicio de transporte público de ámbito regional de pasajeros en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca y viceversa, de S/ 2,00 (dos soles) a S/ 2,50 (dos con 50/100 soles), desde el 5 de enero de 2007 hasta el 4 de octubre de 2010.

Asimismo, se **MODIFICA** la Resolución 022-2014/CLC-INDECOPI del 2 de junio de 2014, en el extremo que impuso a Merma Hermanos S.R.L. una multa de 6,51 UIT y a Empresa de Transportes Unidos Tours Choquehuanca S.R.L. una multa de 2,90 UIT, imponiéndole a la primera una multa de 5,43 UIT y a la segunda una multa de 2,42 UIT.

SANCIONES:

<i>Administrado</i>	Unidad Impositiva Tributaria	Identificación R.U.C.
Merma Hermanos S.R.L.	5,43	20406468683

Empresa de Transportes Unidos Tours Choquehuanca S.R.L.	2,42	20406510477
--	------	-------------

Lima, 4 de mayo de 2017

I. ANTECEDENTES

1. Mediante Memorandum 0177-2007/SDD-INDECOPI-PUN del 21 de febrero de 2007, la Oficina Regional del Indecopi de Puno (en adelante, ORI Puno) remitió a la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Comisión) el Informe 007-2007/SDD-INDECOPI-PUN sobre presuntas prácticas colusorias horizontales en el mercado de servicios de transporte regional de pasajeros en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca y viceversa¹.
2. Mediante Resolución 020-2012/ST-CLC-INDECOPI del 19 de noviembre de 2012 (en adelante, la Resolución de Inicio), la Secretaría Técnica de la Comisión inició de oficio un procedimiento administrativo sancionador contra Empresa de Transportes 25 de Noviembre S.R.L. (en adelante, 25 de Noviembre), Merma Hermanos S.R.L. (en adelante, Merma Hermanos), Empresa de Transportes Santísima del Carmen Express S.R.L. (en adelante, Santísima del Carmen), y Empresa de Transportes Unidos Tours Choquehuanca S.R.L. (en adelante, Tours Choquehuanca) por presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdos o prácticas colusorias, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte público a nivel regional en la ruta Juliaca – Pucará - Choquehuanca, de S/ 2,00 (dos soles) a S/ 2,50 (dos con 50/100 soles) desde el 5 de enero de 2007 hasta el 4 de octubre de 2010².

¹ La ORI Puno adjuntó la siguiente información:

- (i) Acta de sesión de la Municipalidad Distrital de José Domingo Choquehuanca (en adelante, Acta de Sesión Municipal) del 11 de febrero de 2007 en la que se trató, entre otros temas, el incremento del precio del pasaje del servicio de transporte público en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca.
- (ii) Oficio múltiple N° 02/2007/MDJDCH/A del 12 de febrero de 2007, emitido por la Municipalidad Distrital de José Domingo Choquehuanca y dirigido a cinco empresas de transporte que presuntamente habían acordado el aumento del precio del pasaje en la ruta Juliaca – Pucará -Choquehuanca.
- (iii) Actas de verificación del 14 y 15 de febrero de 2007, que contienen la declaración del señor Roberto Llavilla Puma, regidor de la Municipalidad Distrital de Choquehuanca, y otros pasajeros en relación al incremento del precio del pasaje en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca.
- (iv) Actas de verificación del 16 de febrero de 2007, que contienen las declaraciones realizadas por conductores de diversas líneas en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca, indicando el precio anterior y vigente al periodo investigado, así como las razones del incremento.
- (v) Relación de empresas de transporte terrestre regional interprovincial de pasajeros que operaban en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca, elaborada por la Dirección de Circulación Terrestre del Gobierno Regional de Puno (en adelante, la Dirección de Circulación Terrestre).
- (vi) Relación de asociaciones de transportistas que operarían en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca.

² Cabe mencionar que la Secretaría Técnica de la Comisión consideró que no existían indicios razonables de que las siguientes empresas hayan participado en la celebración del presunto acuerdo destinado a incrementar el precio de los pasajes en la ruta investigada: San Salvador, Servicios Perú, Empresa de Transportes Virgen de Copa Cabana

3. El 7 de junio de 2013³, Merma Hermanos presentó sus descargos en los siguientes términos:
- (i) No presta el servicio de transporte de pasajeros en la ruta Juliaca - Pucará - Choquehuanca, sino en la ruta Juliaca - Progreso y viceversa.
 - (ii) El servicio que brinda no tiene como destino el distrito de Choquehuanca, lugar por el cual transita para llegar a su destino final en el distrito de Progreso.
 - (iii) Eventualmente brinda el servicio de transporte a pasajeros que se dirigen al distrito de Choquehuanca.
 - (iv) Adquirió nuevos vehículos entre el 2008 y 2009 a fin de renovar su flota vehicular, hecho que incrementó sus costos y originó el aumento del precio de los pasajes al finalizar el 2010.
4. En la misma fecha, Tours Choquehuanca presentó sus descargos en los siguientes términos:
- (i) La Resolución de Inicio no contiene la indicación del derecho de las partes a formular descargos y el plazo correspondiente para ello, formalidad prevista en el artículo 21.2 literal d) del Decreto Legislativo 1034⁴, razón por la cual debe declararse su nulidad.
 - (ii) Posee autorización para brindar servicios de transporte de pasajeros en la ruta Juliaca - Pucará - Choquehuanca - Tirapata, ruta distinta a la que es objeto de investigación. Además, la ruta Juliaca - Pucará - Choquehuanca es una ruta poco trascendente debido a la escasa cantidad de vehículos que circulan en la zona.
 - (iii) Le asiste el derecho a la presunción de inocencia, por lo que no resulta suficiente la imputación sobre la base de alegaciones, sino que deben

S.R.L., Empresa de Transportes Virgen de la Estrella S.R.L. y Cooperativa de Transportes Ayaviri Express. Asimismo, no había evidencia de que la Empresa de Transportes Choquehuanca S.R.L. haya operado en la ruta investigada o cuente con registro vigente para operar en la misma.

³ En la misma fecha, las empresas 25 de Noviembre y Santísima del Carmen también formularon sus descargos a la Resolución de Inicio en los términos que constan en tales escritos.

⁴ **DECRETO LEGISLATIVO 1034. LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS**

Artículo 21.- Resolución de inicio del procedimiento.-

(...)

21.2. La resolución de imputación de cargos o de inicio del procedimiento deberá contener:

(...)

d) La indicación del derecho a formular descargos y el plazo para su ejercicio.

presentarse los medios probatorios respectivos que demuestren su responsabilidad.

5. El 28 y 29 de agosto de 2013, la Secretaría Técnica de la Comisión requirió a Merma Hermanos S.R.L. y Tours Choquehuanca información sobre: (i) el número y tipo de unidades de transporte con las que contaban en el periodo comprendido entre enero de 2007 y octubre de 2010, (ii) el número de pasajeros que pueden transportar por cada unidad y (iii) el número de recorridos que realizaban al día en la ruta investigada⁵.
6. El 11 de septiembre de 2013, Tours Choquehuanca absolvió el requerimiento de información formulado por la Secretaría Técnica de la Comisión en los siguientes términos:
 - (i) Presta el servicio de transporte en las rutas Juliaca – Pucará – Choquehuanca – Tirapata y Pucará – Choquehuanca.
 - (ii) Durante el periodo investigado contaba con cuatro (4) camionetas rurales con una capacidad de catorce (14) pasajeros por vehículo, los cuales realizaban cuatro recorridos de ida y vuelta por día entre los distritos de Juliaca y Tirapata.
7. El 12 de septiembre de 2013, Merma Hermanos absolvió el requerimiento de información señalando lo siguiente:
 - (i) Inició sus operaciones el 21 de agosto de 2006 en la ruta Juliaca – Progreso y viceversa. El itinerario de su ruta incluye los distritos de Choquehuanca, Ayaviri y Orurillo.
 - (ii) Entre enero de 2007 y octubre de 2010 contaba con seis (6) camionetas rurales con una capacidad de 15 pasajeros que realizaban un recorrido de ida y vuelta.
8. Por el Informe Técnico 020-2014/ST-CLC-INDECOPI del 25 de abril de 2014, la Secretaría Técnica de la Comisión recomendó a la Comisión declarar que Merma Hermanos, Santísima del Carmen, Tours Choquehuanca y 25 de Noviembre habían cometido una infracción muy grave consistente en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdos o prácticas concertadas, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte público a nivel regional en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca, de S/ 2,00 (dos soles) a S/ 2,50 (dos con 50/100 soles), desde el 5 de enero de

⁵ La Secretaría Técnica de la Comisión también formuló el referido requerimiento de información a las empresas 25 de Noviembre y Santísima del Carmen, mediante cartas notificadas el 19 de septiembre de 2013.

2007 hasta el 4 de octubre de 2010. En consecuencia, propuso sancionar a las empresas investigadas.

9. El 19, 20, 27 y 30 de mayo de 2014, Santísima del Carmen, Merma Hermanos, Tours Choquehuanca y 25 de Noviembre, respectivamente, formularon sus alegatos respecto del Informe Técnico 020-2014/ST-CLC-INDECOPI en los términos que constan en dichos escritos.
10. Mediante Resolución 022-2014/CLC-INDECOPI (en adelante, Resolución Final) del 2 de junio de 2014, la Comisión declaró que las empresas investigadas habían realizado prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdos o prácticas concertadas, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte público a nivel regional en la ruta Juliaca – Pucará - Choquehuanca de S/ 2,00 (dos soles) a S/ 2,50 (dos con 50/100 soles), desde el 5 de enero de 2007 hasta el 4 de octubre de 2010, conducta tipificada en el literal a) del artículo 11.1 del Decreto Legislativo 1034. En consecuencia, les impuso las siguientes multas:
 - 25 de Noviembre: uno punto doce (1.12) UIT;
 - Merma Hermanos: seis punto cincuenta y uno (6.51) UIT;
 - Santísima del Carmen: cero punto setenta y dos (0.72) UIT; y,
 - Tours Choquehuanca: dos punto noventa (2.90) UIT.
11. La Comisión sustentó su pronunciamiento en los siguientes fundamentos:
 - (i) En el acta de la sesión llevada a cabo en la Municipalidad de Choquehuanca el 11 de febrero de 2007 para tratar el incremento de los pasajes en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca se señaló que los transportistas participaron en una reunión en la cual decidieron incrementar el precio del pasaje en cincuenta céntimos (S/ 0,50).
 - (ii) Mediante Oficio Múltiple 02/2007/MDJDCH/A del 12 de febrero de 2007, la Municipalidad de Choquehuanca notificó a las empresas investigadas sobre el malestar generado por el incremento del precio del transporte urbano en la ruta indicada.
 - (iii) Las empresas investigadas también fueron señaladas como responsables del incremento de los pasajes por el señor Roberto Llavilla Puma, Regidor de Transportes de la Municipalidad de Choquehuanca, tal como consta en el acta de verificación levantada por el Indecopi el 15 de febrero de 2007.
 - (iv) La ORI Puno realizó entrevistas a los choferes de las distintas empresas que brindan el servicio de transporte de pasajeros en la ruta investigada. Al preguntar sobre el monto del incremento, todos los

entrevistados indicaron que ascendió en cincuenta céntimos (S/ 0,50), por lo que el precio del pasaje subió de dos soles (S/ 2,00) a dos soles con cincuenta céntimos (S/ 2,50).

- (v) De los quince (15) conductores entrevistados que pertenecen a las empresas investigadas, diez (10) indicaron que el aumento en los pasajes se llevó a cabo el 5 de enero de 2007 y cuatro (4) conductores si bien no precisaron la fecha, sí indicaron que dicho aumento se llevó a cabo en enero de 2007.
 - (vi) Al ser consultados los conductores de las empresas investigadas sobre las razones que dieron origen al incremento en el precio de los pasajes, indicaron de forma uniforme que este incremento tuvo como origen un acuerdo entre las empresas de transporte que operan en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca y viceversa.
 - (vii) Estas pruebas confirman la existencia del acuerdo al que se hace referencia en el acta de sesión del 11 de enero de 2007 y en las declaraciones del regidor de la Municipalidad de Choquehuanca.
 - (viii) El Informe Técnico elaborado por la Secretaría Técnica contiene un error material en la calificación de la multa (grave) y el tope máximo para la determinación de la misma (muy grave). Si bien en la conclusión del Informe Técnico se señala a la infracción como grave, se debe tomar en cuenta que en sus considerandos la calificó como muy grave, siendo esta su intención.
 - (ix) La multa impuesta a las empresas investigadas se ajusta al 12% de sus ventas o ingresos brutos percibidos en el periodo inmediato anterior al de la emisión de la resolución de la Comisión, ello de conformidad con el límite previsto en el literal c) del artículo 43.1 del Decreto Legislativo 1034.
12. El 16 de julio de 2014 Merma Hermanos interpuso recurso de apelación contra la Resolución Final alegando lo siguiente:
- (i) Por Resolución Directoral Regional (en adelante, RDR) 342-2006-GR.PUNO/DRTCVC obtuvo el permiso para prestar el servicio de transporte interprovincial regular de personas en la ruta Juliaca - Progreso y viceversa, permiso renovado mediante RDR 594-2010-GR.PUNO/DRTCVC, por lo que su itinerario comprende la ruta Choquehuanca - Ayaviri - Orurillo. Sin embargo, el presente procedimiento versa sobre presuntas conductas anticompetitivas relacionadas con una ruta distinta como Juliaca – Pucará –

Choquehuanca que, en su caso, constituyen lugares de paso y no de destino.

- (ii) En tanto su ruta autorizada no tiene como lugar de destino al distrito de Choquehuanca, su empresa no compete ni tiene relación con las empresas de transportes que sí brindan servicios en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca, en términos de clientes, precio y mercado.
- (iii) En el marco de la libre iniciativa privada, el precio que su empresa cobra por brindar el servicio de transporte hacia Choquehuanca es menor al que cobra por el servicio de transporte hacia Progreso, por lo que le resulta más rentable realizar el servicio directo al distrito de Progreso. Así, el acuerdo imputado en la ruta objeto de investigación no beneficiaría en lo absoluto a su empresa.
- (iv) Como se acredita con la RDR 594-2010-GR.PUNO/DRTCVC, su flota vehicular fue dada de baja y sustituida por una nueva entre los años 2008 y 2009, la cual fue adquirida al crédito, lo que generó el incremento de sus costos de producción y, en consecuencia, del precio de los pasajes al finalizar el año 2010. Así, el aumento del precio de los pasajes respondió a una decisión propia y no a un acuerdo adoptado concertadamente con otras empresas.
- (v) Para la configuración de una práctica restrictiva de la libre competencia debe verificarse la existencia de una relación de causa - efecto entre la conducta específica realizada por el infractor y el efecto dañino generado por dicha conducta. Sin embargo, en el presente caso no se ha precisado en qué ha consistido la conducta omisiva o constitutiva de infracción, conforme lo exige el principio de causalidad.
- (vi) Pese a que la Secretaría Técnica de la Comisión calificó la infracción como “grave”, dicho órgano le aplicó el límite correspondiente a una infracción “muy grave”, lo que fue indebidamente considerado por la Comisión como un error material en la Resolución Final. Conforme lo señala el artículo 33 del Decreto Legislativo 1034, el Informe Técnico contiene el análisis de la determinación de la sanción, que debe ser tomado en cuenta por la Comisión. Sin embargo, al no haberse cumplido con ello, se advierte en este caso una afectación al principio del debido procedimiento y al derecho de defensa.
- (vii) En el supuesto negado que se determinara la existencia del acuerdo imputado, su empresa es la que menor beneficio ilícito habría obtenido debido a que su cuota de mercado y dimensión del mercado afectado son más pequeñas en comparación con otras empresas, las cuales paradójicamente han recibido multas menores, lo que atentaría contra

el principio de igualdad. Es más, la información sobre el promedio de pasajeros y número de unidades empleada en el cálculo del supuesto beneficio extraordinario fue empleada sobre la base de los servicios prestados hacia el distrito de Progreso.

13. El 21 de julio de 2014, Tours Choquehuanca interpuso recurso de apelación contra la Resolución Final alegando lo siguiente:
- (i) La Comisión pretende sancionarla sobre la base de indicios y presunciones que no han sido acreditados con pruebas que demuestren la existencia de una práctica concertada. Asimismo, no ha valorado los medios probatorios presentados durante el procedimiento, vulnerando el principio del debido proceso y el derecho de defensa.
 - (ii) De acuerdo a lo informado por la Dirección de Circulación Terrestre, existían más de cinco (5) empresas que cubrían la ruta objeto de investigación. Sin embargo, la ORI Puno no incluyó a todas estas empresas en la investigación, razón por la cual solo algunas de ellas han sido investigadas y sancionadas.
 - (iii) Mediante RDR 595-2010-GR.PUNO/DRTCVC, se autorizó a su empresa a brindar servicios de transporte en una ruta distinta a la que fue objeto de investigación, en la ruta Juliaca - Tirapata y viceversa, cuyo itinerario abarcaba el tránsito obligatorio a los distritos de Pucará y Choquehuanca. Además, no tiene autorizada ninguna escala comercial de embarque y desembarque de pasajeros en el trayecto de su ruta.
 - (iv) No está probado que haya incurrido en la comisión de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdos o prácticas concertadas, cuyo único sustento consistió en una supuesta reunión que habría sido llevada a cabo el 4 de enero de 2007.
 - (v) Ha aportado pruebas con la finalidad de obtener una multa mínima o de tipo preventiva; sin embargo, éstas no han sido evaluadas por la Comisión.
 - (vi) El importe de la multa impuesta a su empresa es desproporcionado debido a que la Comisión no ha considerado que solo cuenta con cuatro (4) unidades vehiculares, que el precio del pasaje en la ruta Juliaca-Tirapata era de S/ 3.50 (tres con 50/100 soles), el cual no sufrió variación alguna hasta el 2010, y que sus ingresos brutos corresponden a los servicios que brinda en rutas distintas a la investigada para las cuales cuenta con siete (7) unidades.

- (vii) El cálculo de la multa se ha realizado en función al balance del 2013, pese a que la infracción objeto de investigación abarcó el período del 2007 al 2010, tal como informó a la Secretaría Técnica de la Comisión. Así, una de las investigadas presentó la información sobre los ingresos brutos percibidos durante el año 2012 y no el 2013, en virtud de la cual se le impuso una multa irrisoria, aun cuando cuenta con una flota vehicular mayor a la que posee su empresa⁶.
14. El 22 de julio de 2014, Santísima del Carmen interpuso recurso de apelación contra la Resolución Final en los términos que constan en dicho escrito.
15. Por Resolución 035-2014/CLC-INDECOPI del 22 de agosto de 2014, la Comisión (i) concedió los recursos de apelación presentados por Merma Hermanos y Tours Choquehuanca contra la Resolución Final; y, (ii) denegó el recurso de apelación presentado por Santísima del Carmen, al haber sido interpuesto fuera del plazo legal⁷.
16. El 4 de enero de 2016, Tours Choquehuanca reiteró los argumentos expuestos durante el trámite del procedimiento, asimismo indicó que durante el periodo investigado prestaba el servicio de transporte en virtud de la RDR 340-2006-GR.PUNO/DRTCVC del 21 de agosto de 2006, con dos (2) unidades vehiculares habilitadas, por lo que los cálculos efectuados por la Comisión al sancionarlo carecerían de sustento.

II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN

17. Atendiendo a los cuestionamientos en apelación formulados por Merma Hermanos y Tours Choquehuanca, se deberá determinar lo siguiente:
- (i) Si se encuentran acreditadas las presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada del precio de los pasajes del servicio de transporte terrestre de personas en la ruta Juliaca – Pucará –Choquehuanca y viceversa, durante el periodo comprendido del 5 de enero de 2007 al 4 de octubre de 2010; y,
- (ii) De ser el caso, si corresponde confirmar la sanción impuesta a las empresas apelantes.

⁶ Por ello, solicitó a la autoridad que cruzara información con la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT para comprobar la información presentada por una de las investigadas.

⁷ Mediante Resolución 014-2014/ST-CLC-INDECOPI del 9 de octubre de 2014, la Comisión declaró que la Resolución 022-2014/CLC-INDECOPI había quedado consentida en el extremo que halló responsable y sancionó a 25 de Noviembre.

III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN

III.1 Cuestión previa: rectificación de error material

18. De la revisión del expediente, la Sala ha podido constatar que la primera instancia habría incurrido en error material en las Resoluciones 020-2012/ST-CLC-INDECOPI y 022-2014/CLC-INDECOPI al consignar que la denominación de Merma Hermanos es “Empresa de Transportes Merma Hermanos S.R.L.”, pese a que en la Partida Registral 11009922⁸ y en la ficha RUC de dicha empresa se verifica que su denominación es “Merma Hermanos S.R.L.”.
19. Al respecto, el artículo 210 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444- Ley del Procedimiento Administrativo General⁹ (en adelante, TUO de la Ley 27444) señala que los errores materiales o aritméticos en los actos administrativos pueden ser rectificadas de oficio siempre que no se altere lo sustancial de su contenido ni el sentido de la decisión.
20. En esa misma línea, a través de los artículos 28 y 41 del Decreto Supremo 009-2009-PCM - Reglamento de Organización y Funciones del INDECOPI¹⁰ se ha establecido que las Comisiones y la Sala podrán enmendar sus resoluciones en caso las mismas contengan errores manifiestos de escritura o de cálculo, lo cual puede realizarse de oficio o a pedido del administrado en cualquier momento del procedimiento, siempre que no se altere lo sustantivo de su contenido ni el sentido de la decisión.
21. Conforme a lo señalado por las referidas normas y dado que en este caso la rectificación no altera el contenido de las Resoluciones 020-2012/ST-CLC-

⁸ Que obra de folios 119 a 123 del expediente.

⁹ **TUO DE LA LEY 27444- LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL**

Artículo 210.- Rectificación de errores

210.1 Los errores material o aritmético en los actos administrativos pueden ser rectificadas con efecto retroactivo, en cualquier momento, de oficio o a instancia de los administrados, siempre que no se altere lo sustancial de su contenido ni el sentido de la decisión.

¹⁰ **DECRETO SUPREMO 009-2009-PCM- REGLAMENTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL INDECOPI**

Artículo 28.- Enmienda, aclaración y ampliación de resoluciones

Las Salas del Tribunal sólo podrán enmendar sus resoluciones en caso las mismas contengan errores manifiestos de escritura o de cálculo, o presenten inexactitudes evidentes. La enmienda podrá producirse de oficio o a pedido de parte, en cualquier momento, incluso en ejecución de acto administrativo, siempre que no altere lo sustantivo de su contenido ni el sentido de la decisión.

(...)

Artículo 41.- Normas de procedimiento aplicables en las Comisiones del INDECOPI

Los procedimientos que se siguen ante las Comisiones se regirán por las disposiciones que regulan las materias de su competencia, así como por las normas de la Ley sobre Facultades, Normas y Organización del INDECOPI aprobada por Decreto Legislativo N° 807, Lineamientos y Directivas aprobadas por el Consejo Directivo dentro de su competencia o por la Sala Plena del Tribunal del INDECOPI y supletoriamente, por la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. Rigen también para las Comisiones las disposiciones procesales contenidas en los artículos 28, 32 y 33 del presente Reglamento, en lo que resulten aplicables.

(...)

INDECOPI y 022-2014/CLC-INDECOPI ni su sentido, en principio, correspondería que la Comisión enmiende dichos errores materiales. Sin embargo, en aplicación de los principios de celeridad y eficacia que inspiran el procedimiento administrativo¹¹, esta Sala enmendará los referidos errores de oficio.

22. Por tanto, se rectifica el error material detectado en la parte considerativa y resolutive de las Resoluciones 020-2012/ST-CLC-INDECOPI y 022-2014/CLC-INDECOPI, precisándose que la denominación correcta de Merma Hermanos es “*Merma Hermanos S.R.L.*”.

III.2 Prácticas colusorias horizontales en la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas

23. El artículo 1 del Decreto Legislativo 1034 - Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas¹² establece que la finalidad de la ley es prohibir y sancionar las conductas anticompetitivas con la finalidad de promover la eficiencia económica en los mercados para el bienestar de los consumidores.

24. El artículo 11.1 de la referida Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas¹³ establece que son prácticas colusorias horizontales los

¹¹ **TUO DE LA LEY 27444-LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL
TÍTULO PRELIMINAR**

Artículo IV.- Principios del procedimiento administrativo

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

(...)

9. Principio de celeridad.- Quienes participan en el procedimiento deben ajustar su actuación de tal modo que se dote al trámite de la máxima dinámica posible, evitando actuaciones procesales que dificulten su desenvolvimiento o constituyan meros formalismos, a fin de alcanzar una decisión en tiempo razonable, sin que ello releve a las autoridades del respeto al debido procedimiento o vulnere el ordenamiento.

10. Principio de eficacia.- Los sujetos del procedimiento administrativo deben hacer prevalecer el cumplimiento de la finalidad del acto procedimental, sobre aquellos formalismos cuya realización no incida en su validez, no determinen aspectos importantes en la decisión final, no disminuyan las garantías del procedimiento, ni causen indefensión a los administrados.

(...)

¹² **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.

¹³ **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;

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.

25. 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 colusorias pueden tener como finalidad concertar: 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.
26. 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. Desde el punto de vista económico, 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 mayor eficiencia económica¹⁴.

-
- (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.

¹⁴ 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.”

27. 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 siguientes¹⁵:
- (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;
 - (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.
28. Asimismo, como resalta Hovenkamp, es importante tomar en consideración que un cartel de competidores puede crear un 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, en particular aquellos mercados que no son propensos a un monopolio estructural pueden ser objeto de acuerdos colusorios¹⁶.
29. El Decreto Legislativo 1034 - Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas establece que las prácticas colusorias horizontales encuentran como manifestaciones los acuerdos, las decisiones, las recomendaciones y las prácticas concertadas. Aunque se presenten bajo

¹⁵ 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.

¹⁶ 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)

distintas denominaciones, cabe precisar que aquellas solo representan diversas manifestaciones en las que se pueden adoptar las conductas colusorias.

III.3 Medios probatorios para determinar la existencia de una práctica colusoria horizontal

30. 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 absoluta¹⁷, con lo cual de verificarse el acuerdo se acreditará la existencia de una conducta anticompetitiva.
31. En ese sentido, el artículo 8 del Decreto Legislativo 1034 - Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas¹⁸ establece que 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. Ello a diferencia de las prohibiciones relativas, en cuyo caso el artículo 9 de la misma ley¹⁹, establece que 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.
32. En ese sentido, la detección de conductas colusorias constituye uno de los escenarios de investigación más complejos debido a los niveles de sofisticación utilizados para la adopción de acuerdos anticompetitivos, lo cual demanda que el derecho represor de tales conductas amplíe sus niveles de valoración probatoria a efectos de tener un real carácter persecutorio sobre tales conductas.
33. En el caso de las prácticas concertadas, al tratarse de conductas coordinadas²⁰ que tienen el objetivo de restringir o limitar la competencia,

¹⁷ Las conductas calificadas como prohibiciones absolutas por la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas 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 existirían en un entorno sin la restricción a la competencia, ineficiencias productivas de las empresas y retrasos en la innovación por parte de estas.

¹⁸ **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.

¹⁹ **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.

²⁰ 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 para sustituir en la práctica los riesgos de la competencia por una colaboración entre ellas".

éstas 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.

34. El reconocimiento del carácter probatorio de la prueba indirecta o indiciaria se encuentra previsto en el Código Procesal Civil²¹, cuyos artículos 275 y 276 señalan expresamente lo siguiente:

“Artículo 275.- Los sucedáneos son auxilios establecidos por la ley o asumidos por el Juez para lograr la finalidad de los medios probatorios, corroborando, complementando o sustituyendo el valor o alcance de éstos.

Artículo 276.- El acto, circunstancia o signo suficientemente acreditados a través de los medios probatorios, adquieren significación en su conjunto cuando conducen al Juez a la certeza en torno a un hecho desconocido relacionado con la controversia.”

35. A partir de la lectura de lo establecido en el artículo 275 del Código Procesal Civil, se aprecia que el legislador es expreso al esclarecer la finalidad de los sucedáneos de los medios probatorios, como lo es el indicio, precisando que estos podrán complementar un medio de prueba o sustituirlo. Es precisamente dicha labor de sustitución la que grafica la validez plena del indicio como medio de prueba, lo cual tiene correlato en la doctrina autorizada que, en sintonía con lo señalado, coincide al reconocer el carácter de medios de prueba de los indicios²².
36. Por su parte, a través del artículo 276 del Código Procesal Civil, el legislador reconoce claramente que una pluralidad de indicios conduce a una certeza, a partir del análisis lógico que se realiza sobre la existencia y vinculación de todos ellos en relación con el hecho o conducta cuya existencia busca acreditarse. Adquiere suma relevancia que el legislador haya fortalecido el análisis indiciario estableciendo que resulta plenamente factible la adquisición de certeza a partir de la existencia de una pluralidad de indicios, lo cual constituye precisamente la configuración de la prueba indiciaria.

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 ».

²¹ **TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL CÓDIGO PROCESAL CIVIL.
Primera Disposición Final**

Las disposiciones de este Código se aplican supletoriamente a los demás ordenamientos procesales, siempre que sean compatibles con su naturaleza.

²² DEVIS ECHANDÍA, Hernando. “Teoría General de la Prueba Judicial”. Quinta Edición. Editorial Temis S.A. 2002. Pág. 589.

37. En consecuencia, uno de los elementos indispensables para la configuración de una prueba indiciaria es la existencia de una pluralidad de hechos acreditados que, por una inferencia lógica, apunten a probar una misma conducta imputada. A partir de este análisis lógico, será posible lograr la convicción sobre la realización de determinadas conductas o configuración de un hecho concreto. Será pues el examen global de los indicios aquello que configure la prueba indiciaria y enerve la presunción de inocencia, en el caso del proceso penal, o de la presunción de licitud en el caso del procedimiento administrativo sancionador.
38. En este sentido, en el procedimiento administrativo sancionador, además de la prueba directa, también se contempla la aplicación de la prueba indiciaria. Así, es claro lo dispuesto en el artículo IV del Título Preliminar del TUO de la Ley 27444, al reconocer el principio de verdad material bajo los siguientes términos:

***“TUO de la Ley 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General
Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo***

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

(...)

1.11. Principio de verdad material. - *En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.”*

39. Como se puede apreciar, la Ley 27444 reconoce un margen de acción razonable a la autoridad en el marco de la actuación probatoria que deberá realizar en la tramitación de un procedimiento administrativo, a efectos de que pueda obtener certeza sobre la materia discutida. En tal sentido, se reconocen como válidos todos los medios probatorios autorizados por ley.
40. Por tanto, la probanza de la existencia de un acuerdo anticompetitivo demandará que la autoridad utilice los mecanismos de detección más amplios que permite el Derecho Administrativo Sancionador²³.

²³ Sobre el particular Eduardo Quintana señala lo siguiente:

“(...) el tratamiento legal que reciben los carteles de competidores es muy drástico, siendo sancionados de forma automática una que se ha logrado demostrar su existencia. Ante ello, como podrá suponerse, las empresas que optan por participar en una concertación suelen cuidarse de no dejar rastros de su actuación ilegal o eliminan toda forma de prueba que pueda demostrar su responsabilidad. En consecuencia, el mayor reto que enfrentan las autoridades protectoras de la Competencia en su labor de persecución de prácticas concertadas es probar su existencia.”

QUINTANA SANCHEZ, Eduardo. Op. Cit. Pg. 15.

III.4 Sobre el mercado investigado

III.4.1 Descripción del mercado investigado

(i) Del servicio de transporte de ámbito regional

41. El Reglamento Nacional de Administración de Transporte define al servicio de transporte de ámbito regional como aquel que se realiza con la finalidad de trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias diferentes al interior de una misma región²⁴.
42. En ese sentido, el servicio de transporte de pasajeros entre los distritos de Juliaca, Pucará y Choquehuanca, se define como un servicio de transporte de ámbito regional debido a que el recorrido mencionado abarca las provincias de San Román, Lampa y Azángaro, ubicadas en la región Puno²⁵.
43. De acuerdo a la Dirección de Circulación Terrestre del Gobierno Regional de Puno²⁶, a febrero de 2007 había catorce (14) empresas autorizadas para brindar el servicio de transporte terrestre interprovincial de pasajeros en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca. No obstante, de acuerdo a la información proporcionada por la referida Dirección, algunas de estas empresas se encontraban en proceso de renovar sus permisos para continuar operando en sus rutas.
44. En efecto, únicamente nueve (9) empresas²⁷ contaban con la habilitación para continuar prestando el servicio de transporte en sus rutas, las cuales incluían a la ruta investigada. Las empresas en situación de “habilitado” son las siguientes:
 - (i) 25 de Noviembre.
 - (ii) Merma Hermanos.

²⁴ **Decreto Supremo 017-2009-MTC. Reglamento Nacional de Administración de Transporte**
Artículo 3.- Definiciones

Para efectos de la aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, se entiende por:
(...)

3.67 Servicio de Transporte de ámbito Regional: Aquel que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias diferentes, exclusivamente en una misma región. Para lo cual el centro poblado no debe hallarse dentro del área urbana del distrito al cual pertenecen y deberá tener como un mínimo de mil habitantes mayores de edad domiciliados en el mismo y estar debidamente registrados en la RENIEC.

²⁵ Cabe indicar que Juliaca pertenece a la provincia de San Román, Pucará a la provincia de Lampa y José Domingo Choquehuanca a la provincia de Azángaro.

²⁶ Para mayor detalle ver a fojas 57, 58 y 59 del expediente.

²⁷ En la información brindada por la Dirección de Circulación Terrestre de Puno, se detallaba aquellas empresas habilitadas o en proceso de renovación a la fecha del informe de la ORI Puno del 21 de febrero de 2007.

- (iii) Tours Choquehuanca.
- (iv) Santísima del Carmen.
- (v) San Salvador.
- (vi) Servicios Perú.
- (vii) Empresa de Transportes Virgen de Copa Cabana S.R.L. (en adelante, Copa Cabana)
- (viii) Empresa de Transportes Virgen de la Estrella S.R.L (en adelante, Virgen de la Estrella).
- (ix) Cooperativa de Transportes Ayaviri Express (en adelante, Cooperativa Ayaviri).

45. De las nueve (9) empresas antes mencionadas, se encontró que algunas tenían más de una ruta autorizada²⁸. Sin perjuicio de ello, se halló que todas estas empresas tenían por lo menos una ruta que iniciaba en Juliaca y que recorría los distritos de Pucará y/o Choquehuanca, conforme a lo indicado en la documentación de la Dirección de Circulación Terrestre (ver Cuadro 1).

Cuadro 1
RUTAS DE LAS NUEVE EMPRESAS HABILITADAS Y QUE RECORREN
JULIACA - PUCARÁ - CHOQUEHUANCA

N°	Empresas	N° Rutas autorizadas ^{1/}	Recorrido vehicular que incluye Juliaca-Pucará-Choquehuanca ^{2/}				
			Ruta autorizada	Itinerario	Ruta investigada		
					Juliaca	Pucará	Choquehuanca
1	Copa Cabana	25	Juliaca-Choquehuanca	n.d	X		X
2	San Salvador	8	Juliaca-Choquehuanca	Pucará	X	X	X
3	Cooperativa Ayaviri	5	Ayaviri-Pucará-Juliaca-Puno-Ilave-Juli-Desaguadero	n.d	X	X	
4	Servicios Perú	3	Juliaca-Choquehuanca	Pucará	X	X	X
5	Virgen de la Estrella	1	Juliaca-Progreso	Pucará	X	X	
6	Santísima del Carmen	5	Juliaca-Choquehuanca	Nicasio-Laro	X		X
			Juliaca-Choquehuanca	Calapuja	X		X
7	Tours Choquehuanca	5	Juliaca-Tirapata	Pucará - Choquehuanca	X	X	X
8	25 de Noviembre	2	Juliaca-Choquehuanca	Pucará	X	X	X
9	Merma Hermanos	1	Juliaca-Progreso	Choquehuanca - Ayaviri - Orurillo	X		X

1/ A febrero de 2007.

2/ Ídem.

n.d.: Información no disponible en el expediente.

Fuente: Dirección de Circulación Terrestre de Puno, a la fecha del informe remitido por la ORI Puno del 21 de febrero de 2007.

Elaboración: Secretaría Técnica – Sala Especializada en Defensa de la Competencia.

²⁸ Respecto de las nueve (9) empresas habilitadas (que ya habían renovado la autorización de sus rutas ante la Dirección de Circulación Terrestre del Gobierno Regional de Puno), siete (7) empresas tenían más de una ruta autorizada y dos (2) empresas una ruta.

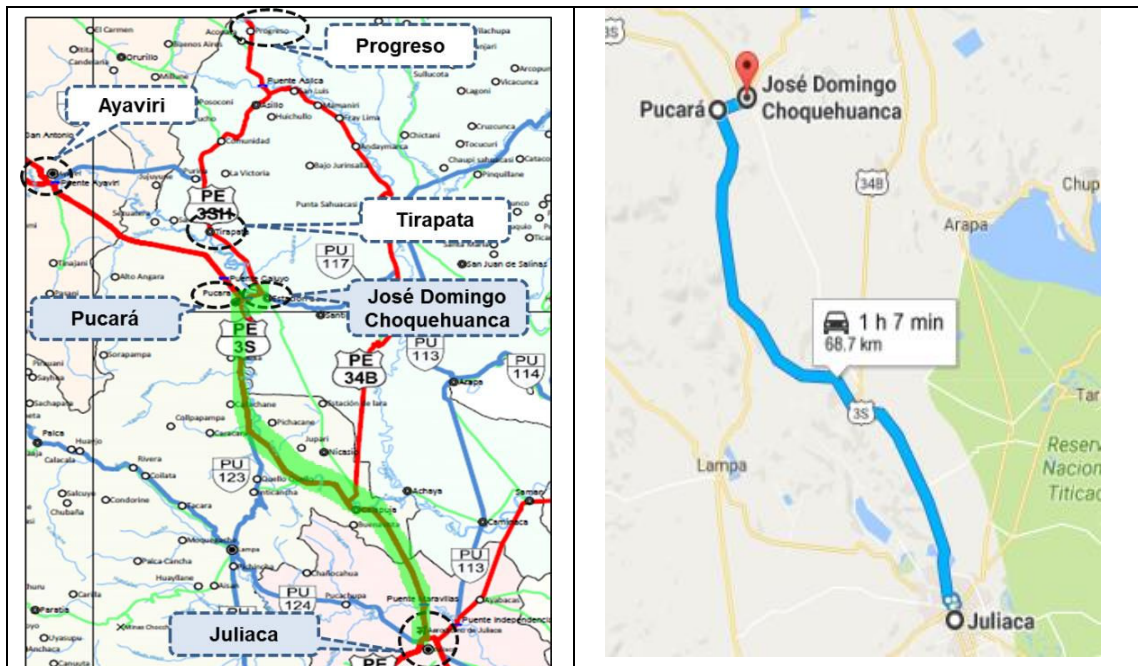
46. En relación a los paraderos y/o terminales establecidos para la prestación del servicio materia de análisis, el Informe N° 007-2007/SDD-INDECOPI-PUN del 21 de febrero de 2007 de la ORI Puno, permitió conocer que: (i) en el distrito de Juliaca existía sólo un terminal informal ubicado en la salida al Cusco; (ii) en Pucará no existía algún terminal establecido, por lo que los transportistas realizaban paradas en la carretera para recoger o dejar pasajeros; y, (iii) en Choquehuanca existía un terminal informal ubicado en la plaza del distrito, donde llegaban vehículos de Pucará y salían vehículos a Juliaca²⁹.
47. Respecto a la ruta investigada Juliaca – Pucará - Choquehuanca, esta Sala revisó las características del recorrido a través de la información de los mapas viales del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, MTC)³⁰ y del aplicativo “Google Maps”³¹ encontrando lo siguiente:
- (i) De acuerdo a la información de los mapas viales del MTC el recorrido de Juliaca hacia los distritos de Pucará y Choquehuanca es por la Red Vial Nacional que une los tres distritos Juliaca - Pucará - Choquehuanca y que es una vía totalmente asfaltada.
 - (ii) Por otro lado, de acuerdo al aplicativo “Google Maps”, se encontró que los distritos de Pucará y Choquehuanca son colindantes pues entre ellos existe una distancia de 4 kilómetros, siendo el tiempo estimado de viaje entre ambos distritos de 7 minutos. Asimismo, el trayecto de Juliaca hacia ambos distritos es de aproximadamente 1 hora.
48. La cercanía entre Pucará y Choquehuanca y la existencia de una vía asfaltada entre ambos distritos permiten afirmar que las nueve (9) empresas habilitadas podían brindar el servicio de transporte de pasajeros en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca aun cuando formalmente su ruta autorizada incluía destinos más alejados (Tirapata, Ayaviri, Progreso, entre otros).
49. Cabe indicar que al no haber paraderos formales en el recorrido de la ruta incluso era posible que los pasajeros aborden los vehículos en cualquier parte de la carretera de la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca. La distancia y conexión en la ruta investigada puede verificarse en el siguiente gráfico:

²⁹ Ver a fojas 19 y 20 del expediente.

³⁰ Disponible en el siguiente enlace: https://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/mapa_peru.html.
Accedido el 20 de marzo de 2017.

³¹ Accedido el 20 de marzo de 2017.

Gráfico 1
RUTAS DE LAS NUEVE EMPRESAS HABILITADAS Y QUE RECORREN
JULIACA – PUCARÁ – CHOQUEHUANCA Y TIEMPO DE DEMORA ENTRE LOS
TRES DISTRITOS



Notas:

- El tramo resaltado corresponde a la ruta investigada Juliaca – Pucará - Choquehuanca.
- Las otras líneas corresponden a la Red Vial Nacional y Departamental de acuerdo al MTC.
- El tiempo de demora en la ruta investigada es de aproximadamente 1 hora, de acuerdo al aplicativo “Google Maps”, accedido el 20 de marzo de 2017.

Fuente: MTC, Red Vial Nacional y Departamental; disponible en:

https://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/mapa_peru.html, accedido el 20 de marzo de 2017.

Elaboración: Secretaría Técnica – Sala Especializada en Defensa de la Competencia.

(ii) De las empresas de transporte que prestan el servicio investigado

50. Según información de la Dirección de Circulación Terrestre, el 23, 95% del total de la flota vehicular corresponde a las empresas investigadas³². Esta información de flota vehicular permite aproximar el porcentaje de participación de mercado de las empresas habilitadas. Cabe precisar que se incluye al total de la flota de las empresas sin distinción de la ruta analizada, toda vez que no se cuenta con información de la flota vehicular por cada ruta (ver Cuadro 2).

³² De acuerdo a la información de flota vehicular indicada por la Dirección de Circulación Terrestre de Puno en folios 57 a 59 del expediente.

51. No obstante, en el caso de las empresas investigadas sí se disponía de información sobre el número de unidades vehiculares destinadas a la ruta analizada. Así, Santísima del Carmen disponía de 13 vehículos, de los cuales todos estaban destinados a la ruta analizada; similar situación se registró para la empresa Merma Hermanos, al disponer de 6 vehículos. De otro lado, Transportes Choquehuanca tenía 11 vehículos de los cuales 4 estuvieron destinados a recorrer parte de la ruta analizada; mientras que 25 de Noviembre tenía 7 de 10 vehículos destinados a la misma ruta, como se observa a continuación:

Cuadro 2
PARTICIPACIÓN DE MERCADO DE LAS EMPRESAS HABILITADAS EN LA RUTA JULIACA – PUCARÁ – CHOQUEHUANCA

N°	Empresas	Flota vehicular		Part. %
		Total	En la Ruta investigada ^{1/}	
1	Copa Cabana	59	n.d ^{2/}	35,33
2	Servicios Perú	28	6 ^{a/}	16,77
3	San Salvador	24	n.d ^{2/}	14,37
4	Cooperativa Ayaviri	9	n.d ^{2/}	5,39
5	Virgen de la Estrella	7	n.d ^{2/}	4,19
6	Santísima del Carmen	13	13 ^{b/}	7,78
7	Tours Choquehuanca	11	4 ^{b/}	6,59
8	25 de Noviembre	10	7 ^{b/}	5,99
9	Merma Hermanos	6	6 ^{b/}	3,59
Total		167	n.d	100,00

1/ De acuerdo a la información remitida por la Dirección de Circulación Terrestre de Puno y lo indicado por las empresas investigadas en los requerimientos de información.

2/ n.d: Indica que la información no está disponible en el expediente.

a/ De acuerdo a lo informado por la Dirección de Circulación Terrestre de Puno en folios 57-59 del expediente.

b/ Cantidad indicada por las empresas en los requerimientos de información. Santísima del Carmen en folio 323; Tours Choquehuanca en folio 301; 25 de Noviembre en folio 334 y Merma Hermanos en folio 296 del expediente.

Fuente: Dirección de Circulación Terrestre de Puno y lo indicado por las empresas investigadas en los requerimientos de información.

Elaboración: Secretaría Técnica – Sala Especializada en Defensa de la Competencia.

52. El servicio de transporte terrestre de pasajeros se realizaba principalmente mediante dos (2) tipos de unidades vehiculares³³: (i) camionetas rurales o

³³ Según lo indicado en el Informe N°007-2007/SDD-INDECOPI-PUN del 21 de febrero de 2007. Ver folio 19 del expediente.

combis, con una capacidad entre catorce (14) y dieciséis (16) asientos³⁴; y, (ii) minibuses o *couster*, con una capacidad de hasta treinta y tres (33) asientos³⁵.

III.4.2 Características del mercado que permitirían facilitar un acuerdo colusorio sobre precios

(i) Homogeneidad del servicio

53. El ofrecimiento de productos o servicios que presenten características similares facilita el cumplimiento de un acuerdo³⁶, pues la estandarización reduce la rivalidad entre empresas. La homogeneidad del bien o servicio implica que los consumidores son indiferentes entre los productos o servicios ofrecidos³⁷ debido a que éstos pueden llegar a ser perfectamente sustituibles entre sí³⁸.

³⁴ De acuerdo con la Directiva N° 002-2006-MTC/15, aprobada mediante Resolución Directoral 4848-2006MTC/15, el tipo de carrocería "Microbus" es definida como "vehículo de diez (10) hasta diez y seis (16) asientos, incluyendo el asiento del conductor".

³⁵ De acuerdo con la Directiva N° 002-2006-MTC/15, el tipo de carrocería "Minibus" es definida como "vehículo de diez y siete (17) hasta treinta y tres (33) asientos incluyendo el asiento del conductor y de no más de 6.000 kg. de peso bruto vehicular. (...)".

³⁶ MOTTA, Massimo. *Competition Policy. Theory and Practice*. Cambridge University Press. New York, 2004. Capítulo 4, acápite 4.2.1. Al respecto se ha señalado que: "Especialistas, autoridades de competencia y jueces usualmente afirman que es más fácil llegar a acuerdos colusorios con productos homogéneos que con productos diferenciados. Por ejemplo, la homogeneidad del producto es uno de los principales factores analizados en los casos europeos de fusiones que darían lugar a una colusión".

Traducción libre de: "Practitioners, anti-trust authorities and judges often maintain that it is easier to reach collusion with homogenous than differentiated products. For instance, product homogeneity is one of the recurrent features in European merger cases suspected to give rise to collusion".

³⁷ SAMUELSON, Paul y NORDHAUS, William. *Economía*. Decimotava edición. México D.F. 2006. Pág. 145. Al respecto se señala: "Una empresa (...) vende un producto homogéneo (idéntico al que venden otras de su industria)".

Por ejemplo, un bien homogéneo es un lápiz que es producido por diferentes empresas. Otro ejemplo para un servicio es el de transporte público cuyo servicio se presta a través de vehículos con características idénticas, como por ejemplo número de pasajeros, y que cubren un tramo en común.

³⁸ HAY, George y KELLEY, Daniel. *An Empirical Survey of Price Fixing Conspiracies*. Cornell Law Faculty Publications. 1974 Pág 15. Al respecto se ha señalado que: "La homogeneidad del producto es una de las características frecuentemente citada como facilitadora del comportamiento colusorio (...) Una forma de definir la homogeneidad está ligada a la elasticidad de sustitución entre productos entre competidores. Si los productos (o líneas de producto) de dos competidores son sustitutos perfectos entre sí, entonces el "producto" es homogéneo. (...)".

Traducción libre de: "Product homogeneity is among the characteristics frequently cited as facilitating collusive behavior (...) On way to define homogeneity is linked to the elasticity of substitution between competitors' products. If the products (or product lines) of two competitors are perfect substitutes for each other, then the "product" is homogeneous (...)".

Ver: <http://scholarship.law.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1627&context=facpub>. Fecha de última visita: 20 de marzo de 2017.

54. Para que no surjan otros elementos que introduzcan diferencias en los bienes o servicios, las empresas pueden recurrir a puntos focales, o realizar acuerdos para estandarizar la producción o formar grupos estratégicos con la finalidad de coordinar sus decisiones sobre los precios³⁹. En efecto, de acuerdo con Hay y Kelley⁴⁰, un producto o servicio homogéneo permite que las empresas que participan en una colusión puedan fijar los precios.
55. El mercado de transporte de pasajeros en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca y viceversa, presenta las características de un mercado homogéneo, toda vez que en la ruta investigada las empresas prestaban el servicio de transporte con similares características de tiempo de recorrido y calidad a los pasajeros, así como utilizando vehículos similares (camionetas rurales o combis).

(ii) Principal mecanismo de competencia: precios

56. La homogeneidad del transporte observado hace que el principal mecanismo de competencia sea a través de precios. A diferencia de otros mercados en los que existen factores adicionales de competencia como calidad en el servicio, servicios post venta, entre otros, en los mercados investigados las empresas compiten principalmente a través de precios. En ese sentido, no hay necesidad de realizar acuerdos acerca de otros factores, lo que, a su vez, reduce los costos de transacción y hace más probable arribar a un acuerdo.

(iii) Simetría entre empresas

57. La simetría entre empresas involucra aspectos relacionados con estructura de costos, variedad de productos o servicios ofertados, cuotas de mercado, tecnología, capacidades de producción o de servicio, entre otras⁴¹. Si estos factores difieren entre las firmas de un mismo mercado, las empresas serán asimétricas; en cambio, si coinciden, las empresas serán simétricas. La simetría entre empresas de un mismo mercado reduce los costos de coordinación entre ellas y, por tanto, permite el desarrollo de una colusión.

³⁹ FERNÁNDEZ-BACA, Jorge. *Organización Industrial*. Lima. 2006. Pág 349.

⁴⁰ HAY, George y KELLEY, Daniel. *An Empirical Survey of Price Fixing Conspiracies*. Cornell Law Faculty Publications. 1974 Pág 15. Al respecto se ha señalado que: “Si el producto es homogéneo (...) un solo precio puede ser negociado por los conspiradores”.

Traducción libre de: “If a product is homogeneous (...) a single price can be negotiated by the conspirators”. Ver: <http://scholarship.law.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1627&context=facpub>. Fecha de última visita: 20 de marzo de 2017.

⁴¹ MOTTA, Massimo. *Competition Policy. Theory and Practice*. Cambridge University Press. New York, 2004. Capítulo 4, acápite 4.2.1.

58. En el presente caso, se aprecia que las empresas que prestan el servicio de transporte de ámbito regional de pasajeros en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca y viceversa, enfrentan una similar estructura de costos, que involucra en términos generales la compra y renovación de unidades de transporte, el mantenimiento de dichas unidades, la compra de combustible, lo que fue corroborado durante las entrevistas del 16 de febrero de 2007 realizadas a los conductores⁴².
59. Asimismo, para brindar el servicio, se advierte que no sólo no resultaba necesario un grado de tecnología especializado, sino que los vehículos empleados por las empresas de transporte para prestar dicho servicio eran similares.
60. Por lo expuesto, se puede advertir la simetría existente entre las empresas de transporte, que operaban en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca, circunstancia que facilita la formación de un acuerdo de precios entre ellas.
- (iv) Facilidad para verificar el acuerdo
61. En el caso del mercado analizado, la comprobación de que las partes cumplan con el acuerdo es directa e involucra bajos costos, pues bastaría hacer uso del servicio de las empresas competidoras para proceder a la verificación.
- (v) Frecuencia en la provisión del servicio
62. De acuerdo con lo señalado por Posner⁴³, si se tratara de un bien o servicio constante en el tiempo y el monto implicado en cada transacción es significativo, el desvío del acuerdo se haría más probable, pues la cantidad de dinero dejada de percibir por los participantes del acuerdo sería mayor.
63. En el presente caso, el servicio descrito es provisto de manera continua e involucra un monto relativamente mínimo de dinero por transacción (S/ 2,50), circunstancias que incentivarían la formación de un acuerdo colusorio.

III.5 Análisis de los hechos imputados

III.5.1 Sobre la conducta imputada a Merma Hermanos y Tours Choquehuanca

⁴² Ver a fojas de la 23 a la 44, de la 86 a la 88, de la 99 a la 101, de la 115 a la 117 y de la 134 a la 137 del expediente.

⁴³ POSNER, Richard A. *Antitrust Law*. Second Edition. The University of Chicago Press. 2001. Pág. 76.

64. En la Resolución 022-2014/CLC-INDECOPI, la Comisión determinó que 25 de Noviembre, Merma Hermanos, Santísima del Carmen y Tours Choquehuanca cometieron una infracción administrativa consistente en la realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios, destinada a incrementar el precio del servicio de transporte de ámbito regional de pasajeros en la ruta Juliaca - Pucará – Choquehuanca y viceversa, del 5 de enero de 2007 hasta el 4 de octubre de 2010.
65. Para tales efectos, la Comisión analizó los testimonios del Regidor de la Municipalidad de Choquehuanca y de los conductores entrevistados, así como el Acta de Sesión Municipal del 11 de febrero de 2007, en los que se afirmaba que el 4 de enero de 2007 se había sostenido una reunión en la que algunas empresas de transporte decidieron aumentar el precio del pasaje del servicio en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca.
66. En apelación, Merma Hermanos y Tours Choquehuanca señalaron que su responsabilidad por la presunta conducta infractora no había sido acreditada de manera fehaciente. En ese sentido, indicaron que no existen indicios suficientes que demuestren su responsabilidad respecto de la conducta imputada, más aún si esta únicamente se sustenta en la supuesta reunión que habrían llevado a cabo los representantes de las empresas de transporte el 4 de enero de 2007.
67. A continuación, en mérito a lo señalado en los recursos de apelación, la Sala revisará la decisión de la primera instancia con la finalidad de establecer si se configura la presunta práctica colusoria horizontal en la modalidad de fijación concertada de precios durante el periodo investigado.

III.5.1.1 Sobre la existencia de una práctica colusoria horizontal

68. Como se indicó en el acápite III.2, las prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios pueden ser corroboradas a partir del análisis de indicios, es decir, el análisis de diversos elementos que, en su conjunto, permitan concluir que existió una estrategia concertada entre las empresas investigadas.
69. Con relación a los medios probatorios que acreditarían la presunta fijación concertada del precio del pasaje en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca y viceversa, la Sala verifica que consta en el expediente el Acta de Sesión de la Municipalidad Distrital de Choquehuanca, llevada a cabo el 11 de febrero

de 2007 a fin de tratar un supuesto incremento en el precio de los pasajes en la ruta Juliaca – Choquehuanca y viceversa⁴⁴.

70. En la referida acta consta la intervención del regidor de la Comisión de Transporte de la Municipalidad, quien manifiesta que las empresas de transporte, en una reunión anterior, acordaron incrementar el precio del pasaje en cincuenta céntimos, tal como se aprecia a continuación:

“Seguidamente toma la palabra el regidor de la comisión de transporte para dar alcance de los informes sobre el caso de la suba de pasajes manifestando que los transportistas se han reunido en una ocasión anterior en el que ha sido invitado verbalmente [el Regidor de Transportes] donde ellos trataron sobre el caso de tolerancia cero y por tal motivo decidieron los transportistas subir el pasaje en cincuenta céntimos con la condición de que exista un buen servicio (...)”
[Subrayado agregado]

71. La Municipalidad Distrital de Choquehuanca puso en conocimiento de las empresas Merma Hermanos y Tours Choquehuanca⁴⁵ los acuerdos adoptados en la reunión del 11 de febrero de 2007, solicitándole la rebaja del precio del pasaje al importe de dos soles (S/ 2,00).
72. A efectos de ahondar en estas declaraciones, el 15 de febrero de 2007 la ORI Puno entrevistó a Roberto Llavilla Puma, Regidor de la Comisión de Transportes de la Municipalidad Distrital de Choquehuanca, quien manifestó que las empresas de transporte se reunieron el 4 de enero de 2007 con el fin de incrementar el precio del pasaje. Sostuvo que en dicha reunión participaron los representantes de Merma Hermanos y Tours Choquehuanca, así como de Virgen del Carmen, Transportes Choquehuanca y 25 de Noviembre, como se observa a continuación⁴⁶:

“(...) la suba del precio se debe al acuerdo que realizaron los transportistas de la Ruta Juliaca-Pucará-J.D.CH [José Domingo Choquehuanca] en fecha 04-01-2007 a las 6:00 pm en la cual participó y dicha reunión fue presidida por su presidente la Asociación de Transportes integrada por las empresas Virgen del Carmen, Transportes Choquehuanca⁴⁷, Tour Unidos Choquehuanca, Merma Hermanos y la empresa 25 de Noviembre quienes mediante sus representantes suscribieron el acta en la cual acordaron incrementar el pasaje. Asimismo, la presidenta de la asociación es la Señora Rufina Díaz, quien es la Gerenta (sic) de la Empresa Virgen del Carmen.”

⁴⁴ Ver de fojas 51 a 53 del expediente.

⁴⁵ La Municipalidad también notificó a las empresas 25 de Noviembre, Transportes Choquehuanca y Virgen del Carmen.

⁴⁶ Ver a foja 46 del expediente.

⁴⁷ De acuerdo con lo informado por la Dirección de Circulación Terrestre, esta empresa no se encontraba habilitada para operar en la ruta materia de investigación.

[Subrayado agregado]

73. Asimismo, a fin de contar con más elementos sobre la conducta investigada, el 16 de febrero de 2007, la ORI Puno realizó encuestas a los conductores de diversas empresas de transporte que operaban en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca⁴⁸, con la finalidad de obtener información suficiente que permitiera identificar si las empresas de transportes incrementaron el precio de los pasajes de manera concertada. De estas encuestas, 15 fueron realizadas a choferes de las cuatro (4) empresas que fueron investigadas encontrando, de este grupo, la siguiente información:

- (i) El 80,00% de los choferes entrevistados afirmó tener conocimiento que el incremento de pasajes en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca se debió a un acuerdo entre las empresas de transporte, mientras que el 20,00% señaló desconocer los motivos del incremento.
- (ii) El precio del pasaje en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca se elevó de S/ 2,00 a S/ 2,50, es decir, en S/ 0,50, a partir de enero de 2007; siendo el servicio ofrecido principalmente mediante camionetas rurales y minibuses (ver Cuadro 3).

Cuadro 3
PRECIOS DEL PASAJE Y FECHAS DE INCREMENTO EN LA RUTA JULIACA – PUCARÁ – CHOQUEHUANCA CONFORME A LO INDICADO POR LOS CONDUCTORES DE LAS EMPRESAS INVESTIGADAS

Empresas investigadas	Entrevistas a conductores			Precios (S/) ^{1/}		Fechas del incremento de precios ^{2/}		
	Referencia a un acuerdo (a)	No sabe/No opina ^{3/} (b)	Total (a)+(b)	Al 15/12/2006	Al 16/02/2007	Enero 2007	01 de enero de 2007	05 de enero de 2007
Santísima del Carmen	5	1	6	2,00	2,50	2		4
Merma Hermanos	3	1	4	2,00	2,50	2		2
25 de Noviembre	3	1	4	2,00	2,50		1	3
Tours Choquehuanca	1	-	1	2,00	2,50			1
Total	Cantidad	12	3	15				
	%	80,00%	20,00%	100,00%				

1/ En las entrevistas se preguntó el precio de los pasajes al 15/12/2006 y a la fecha de realizada la entrevista (16/02/2007).

2/ Los entrevistados indicaron que el incremento se dio en el mes de enero de 2007; el 01/01/2007 y el 05/01/2007.

3/ Los entrevistados desconocían los motivos del incremento de los pasajes; no obstante, sí indicaron la fecha del incremento del precio del pasaje.

Fuente: Declaraciones de los conductores de las cuatro (4) empresas investigadas, que operaban en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca y viceversa.

Elaboración: Secretaría Técnica – Sala Especializada en Defensa de la Competencia.

⁴⁸ De acuerdo a la ORI Puno, se realizaron 22 encuestas de las cuales 15 fueron realizadas a choferes de las empresas investigadas.

74. En efecto, los conductores de los vehículos de Merma Hermanos y Tours Choquehuanca, así como los conductores de los vehículos de las empresas 25 de Noviembre y Santísima del Carmen coincidieron en reconocer un incremento en el precio de los pasajes en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca en el importe de S/ 0,50. Incluso, doce (12) de los conductores investigados reconocieron que este incremento se debió a un acuerdo entre las empresas de transporte, tal como se aprecia a continuación:

(i) Conductores de la empresa Santísima del Carmen

“(...) luego de una reunión los gerentes acordaron la suba [de precios]”⁴⁹.

“(...) en una reunión acordaron la suba del pasaje dada la Tolerancia Cero (...)”⁵⁰.

“El conductor es presidente de su empresa él indicó que los gerentes acordaron ya no llevar espaldares e incrementar el pasaje”⁵¹.

“Incremento de pasajes por la Tolerancia Cero y la suba del precio ha sido fijada por la Asociación y 6 empresas de la ruta”⁵².

“Mal estaba la pista, suba (sic) de autopartes, poca demanda de pasajeros, Tolerancia Cero. La suba fue acuerdo de la Asociación y de gerentes de las empresas que son seis (...)”⁵³.

(ii) Conductores de la empresa 25 de noviembre

“Por la suba del (ilegible), petróleo, gastos de reparación y el incremento ha sido dispuesto por las 6 empresas y la Asociación en la reunión en donde se acordó subir el precio”⁵⁴.

⁴⁹ Entrevista realizada al señor Braulio Figueroa C, identificado con DNI 02161001, conductor de Santísima del Carmen. Ver a foja 29 del expediente.

⁵⁰ Entrevista realizada al señor Jaime Edwin Machaca Quino, identificado con el DNI 01319036, conductor de Santísima del Carmen. Ver a foja 44 del expediente.

⁵¹ Entrevista realizada al señor Pedro Díaz Arhuire, identificado con el DNI 01549686, conductor de Santísima del Carmen. Ver a foja 41 del expediente.

⁵² Entrevista realizada al señor Eulogio Víctor Merma Apaza, identificado con el DNI 01508362, conductor de Santísima del Carmen. Ver a foja 42 del expediente.

⁵³ Entrevista realizada al señor Mario Luque Idme, identificado con el DNI 01550108, conductor de Santísima del Carmen. Ver a foja 43 del expediente.

⁵⁴ Entrevista realizada al señor Celso Doroteo Ticona Choque, identificado con DNI 01509999, conductor de 25 de Noviembre. Ver a foja 35 del expediente.

“(...) los gerentes de cuatro empresas acordaron que no llevarían pasajeros en espaldar y aumentarían el pasaje”⁵⁵.

“(...) la Asociación de Transportistas José Domingo Choquehuanca (5 empresas) acordaron la suba”⁵⁶.

(iii) Conductores de la empresa Merma Hermanos

“(...) tuvieron (sic) una reunión y los gerentes decidieron no llevar espaldares y subió el pasaje”⁵⁷.

“Se incrementó el pasaje por acuerdo de la mayoría de las 6 empresas en una reunión convocada por la Asociación”⁵⁸.

“(...) la suba del precio ha sido decidido por la Asociación y los gerentes de las 6 empresas en reunión conjuntamente con el Municipio”⁵⁹.

(iv) Conductor de la empresa Tours Choquehuanca

“(...) luego de una reunión acordaron no llevar pasajeros en espaldar y subir los pasajes (...) son 5 empresas que acordaron estos temas”⁶⁰.

75. Cabe indicar que diez (10) de los choferes entrevistados señalaron que el referido incremento comenzó el 5 de enero de 2007, mientras que cuatro (4) choferes señalaron que comenzó en el mes de enero de 2007, sin precisar el día, y uno (1) de los choferes señaló que el incremento comenzó el 1 de enero de 2007. Al respecto, la Sala coincide con la Comisión en que debe considerarse la fecha más distante declarada por los choferes, esto es, el 5 de enero de 2007, por ser más beneficioso para los administrados.

⁵⁵ Entrevista realizada al señor Teófilo Roque Surco, identificado con el DNI 01509475, conductor de 25 de Noviembre. Ver a foja 33 del expediente.

⁵⁶ Entrevista realizada al señor Víctor Pablo Quispe Tacca, identificado con DNI 01509555, conductor de 25 de Noviembre. Ver a foja 36 del expediente.

⁵⁷ Entrevista realizada al señor Juan Eloy Quispe, identificado con el DNI 01509549, conductor de Merma Hermanos. Ver a foja 37 del expediente.

⁵⁸ Entrevista realizada al señor Luis Calcina Mamani, identificado con el DNI 01334073, conductor de Merma Hermanos. Ver a foja 39 del expediente.

⁵⁹ Entrevista realizada al señor Adolfo Gonzalo Parillo, identificado con DNI 01556717, conductor de Merma Hermanos. Ver a foja 40 del expediente.

⁶⁰ Entrevista realizada al señor Fredy Quispe Orcoapaza, identificado con el DNI 41687324, conductor de Tours Choquehuanca. Ver a foja 24 del expediente.

76. Con los resultados de las referidas encuestas se pudo verificar que el incremento del precio de los pasajes se ajusta estrictamente a los alcances del acuerdo mencionado en el acta de la Municipalidad de Choquehuanca y en la declaración brindada por el señor Roberto Llavilla Puma, regidor de dicha municipalidad.
77. Cabe indicar que conforme a la información que consta en el expediente, el referido acuerdo se mantuvo hasta el 4 de octubre de 2010, fecha en la cual Santísima del Carmen declaró que varió el precio del pasaje para la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca, desviándose de este modo del acuerdo con las demás empresas imputadas⁶¹.
78. En resumen, de los indicios evaluados se evidencia que el incremento de los pasajes tuvo lugar en la misma fecha (5 de enero de 2007) y que la magnitud del aumento fue la misma (S/ 0,50), en el caso de todas las empresas que aparecen en el Cuadro 3.
79. De este modo, la Sala comparte los fundamentos expuestos por la Comisión cuando señala que la evaluación conjunta del Acta de Sesión Municipal, la declaración del señor Roberto Llavilla Puma y las declaraciones de los choferes de las empresas investigadas apuntan a la dirección de que Merma Hermanos y Tours Choquehuanca, conjuntamente con las empresas 25 de Noviembre y Santísima del Carmen, acordaron un incremento del precio de los pasajes del servicio de transporte de ámbito regional en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca y viceversa, equivalente a S/ 0,50, es decir de S/ 2,00 a S/ 2,50 del 5 de enero de 2007 hasta el 4 de octubre de 2010.
80. Al respecto, en su apelación los recurrentes señalaron que no existían indicios suficientes que acrediten la conducta imputada, por lo que su responsabilidad no había quedado demostrada de manera fehaciente conforme a lo previsto en la Ley 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General.
81. Contrariamente a lo señalado por Merma Hermanos y Tours Choquehuanca, la Sala verifica que la fijación concertada del precio del pasaje para el transporte de personas en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca y viceversa del 5 de enero de 2007 hasta el 4 de octubre de 2010 se encuentra plenamente acreditada a partir del examen global de los indicios previamente evaluados.

⁶¹ Ver folio 136 del expediente.

82. En consecuencia, corresponde desestimar los argumentos efectuados por las apelantes en este extremo.

III.5.1.2 Sobre la autorización otorgada en una ruta distinta a la que es objeto de investigación

83. Merma Hermanos⁶² y Tours Choquehuanca⁶³ alegaron que tenían autorización para brindar sus servicios en un trayecto distinto a la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca. Así, Merma Hermanos indicó que su ruta autorizada era Juliaca - Progreso, mientras que Tours Choquehuanca señaló que su ruta autorizada comprende los distritos de Juliaca - Tirapata; en ese sentido, los distritos de Pucará y Choquehuanca solo formaban parte de su recorrido.

84. Tours Choquehuanca agregó que su itinerario autorizado abarcaba el tránsito obligatorio por los distritos de Pucará y Choquehuanca, pero que no tiene autorizada ninguna escala comercial de embarque y desembarque de pasajeros en tales distritos. Por su parte, Merma Hermanos sostuvo que no compete ni tiene relación con las empresas de transportes que brindan servicios en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca, en términos de clientes, precio y mercado.

85. Tal como consta en el Cuadro 1, el recorrido realizado por los vehículos de la empresa Tours Choquehuanca, en el ámbito de sus rutas autorizadas, incluía los distritos de Juliaca, Pucará y Choquehuanca. Mientras que el recorrido de la empresa Merma Hermanos incluía los distritos de Juliaca y Choquehuanca.

86. Si bien Merma Hermanos sostiene que no cuenta con un paradero autorizado en el distrito de Pucará, esta Sala considera que existen indicios razonables de que los precios de los pasajes hacia Choquehuanca sean similares con los de Pucará debido a la cercanía entre estos dos distritos y en la medida de que los tiempos de viaje y la calidad del servicio no serían diferentes, al ser distritos colindantes (ver Gráfico 2)⁶⁴:

⁶² Por Resolución Directoral Regional N° 342-2006-GR.PUNO/DRTCVC obtuvo el permiso para prestar el servicio de transporte interprovincial regular de personas en la ruta Juliaca - Progreso y viceversa, renovado mediante Resolución Directoral Regional N° 594-2010-GR.PUNO/DRTCVC, y su itinerario comprende la ruta Choquehuanca-Ayaviri-Orurillo.

⁶³ Por Resolución Directoral Regional N° 595-2010-GR.PUNO/DRTCVC, se autorizó a su empresa a brindar servicios de transporte en una ruta distinta a la que fue objeto de investigación, en la ruta Juliaca-Tirapata y viceversa, cuyo itinerario abarcaba el tránsito obligatorio a los distritos de Pucará y Choquehuanca.

⁶⁴ Ver Gráfico 1.

Gráfico 2
DISTANCIA ENTRE PUCARÁ – CHOQUEHUANCA



Fuente: Google Maps, accedido el 20 de marzo de 2017.

Elaboración: Secretaría Técnica – Sala Especializada en Defensa de la Competencia.

87. Más aún, en las entrevistas realizadas por la ORI Puno el 16 de febrero de 2007 a los choferes de las empresas Merma Hermanos y Tours Choquehuanca, se les preguntó cuál era el precio del pasaje que cobraban por el servicio de transporte para la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca, siendo su respuesta que el precio del pasaje para dicha ruta era de S/ 2,50 (ver Cuadro 3), lo cual acredita que tales empresas sí brindan el servicio de transporte en dicha ruta.
88. En el mismo sentido, el 24 de febrero de 2012, en respuesta al requerimiento de información realizado por la Secretaría Técnica de la Comisión, la empresa Merma Hermanos indicó el precio del pasaje que cobraba para el trayecto de la ruta investigada entre los años 2006 al 2012⁶⁵.
89. De esta forma, esta Sala concuerda con la Comisión en que, si bien Merma Hermanos y Tours Choquehuanca no contarían con una autorización específica para brindar el servicio de transporte en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca, a partir de los elementos evaluados se concluye que estas empresas, en la práctica, sí brindan el servicio de transporte en la referida ruta.
90. En consecuencia, las decisiones sobre el precio de los pasajes para la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca confluían entre las empresas Merma Hermanos y Tours Choquehuanca y las demás empresas investigadas en el procedimiento, aun cuando sus respectivas autorizaciones involucraban, formalmente, destinos distintos.
91. Por tanto, también corresponde desestimar este argumento de los apelantes.

⁶⁵ Ver foja 116 del expediente.

III.5.1.3 Sobre la justificación del aumento del precio de pasajes

92. Merma Hermanos alegó que su flota vehicular fue dada de baja y sustituida por una nueva entre los años 2008 y 2009, la cual fue adquirida al crédito, lo que generó el incremento de sus costos de producción y, en consecuencia, del precio de los pasajes al finalizar el año 2010.
93. Sobre el particular, esta Sala considera que el gasto alegado por Merma Hermanos vinculado con la adquisición de una nueva flota vehicular y el consecuente incremento del precio de los pasajes no se encuentra relacionado con el caso materia de análisis pues el referido incremento se habría producido al finalizar el año 2010, mientras que el incremento del precio del pasaje en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca se produjo desde el 5 de enero de 2007 hasta el 4 de octubre 2010.
94. Por las razones expuestas, también corresponde desestimar este argumento en apelación de Merma Hermanos.

III.5.1.4 Otros argumentos en apelación

95. Tours Choquehuanca sostuvo que su presunta responsabilidad debe ser evaluada sobre la base de la información correspondiente al periodo investigado. Así, sostiene que entre los años 2007 y 2010 prestaba servicios en virtud de la autorización obtenida mediante la RDR 340-2006-GR.PUNO/DRTCVC del 21 de agosto de 2006⁶⁶, razón por la cual no deben considerarse los incrementos de flota que realizó con posterioridad.
96. Al respecto, cabe indicar que la Sala ha evaluado el servicio de transporte de ámbito regional en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca utilizando, entre otros, la información brindada por la Dirección de Circulación Terrestre del Gobierno Regional de Puno a febrero de 2007.
97. De acuerdo con la información registrada por la referida Dirección, Tours Choquehuanca prestaba el servicio de transporte de pasajeros en virtud de la RDR 340-2006-GR.PUNO/DRTCVC, tal como lo ha alegado dicha parte, por lo que corresponde desestimar este argumento de la denunciada.
98. Por otro lado, Merma Hermanos indicó que, en el marco de la libre iniciativa privada, es libre de elegir si brinda el servicio directo al distrito de Progreso de acuerdo a la rentabilidad que ello le genere. En tal sentido, agregó, el acuerdo imputado en la ruta investigada no beneficiaría en lo absoluto a su empresa.

⁶⁶ Ver folio 300 del expediente.

99. Si bien las empresas poseen plena libertad para determinar los precios que, en función a sus decisiones comerciales, asignarán a los servicios que ofrecen en el mercado; ello no puede ser entendido como una justificación para que, entre ellas, acuerden condiciones de comercialización como el precio, generando de este modo una distorsión en el proceso competitivo y afectando el bienestar de los consumidores.
100. En el presente caso se encuentra acreditado que Merma Hermanos concertó con otras empresas el precio del pasaje en la ruta Juliaca - Pucará - Choquehuanca entre el 5 de enero de 2007 hasta el 4 de octubre de 2010. Asimismo, al tratarse de una prohibición absoluta, no se requiere acreditar los efectos de la conducta infractora, razón por la cual carece de asidero comprobar si la conducta infractora benefició o no a las empresas que concertaron el precio del pasaje.
101. En atención a lo expuesto, habiéndose desestimado los argumentos de apelación presentados por Merma Hermanos y Tours Choquehuanca, corresponde confirmar la resolución emitida por la Comisión, en el extremo que declaró que ambas empresas incurrieron en la infracción prevista en el literal a) del artículo 11.1 del Decreto Legislativo 1034, toda vez que realizaron prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdos o prácticas concertadas, con la finalidad de incrementar el precio del servicio de transporte público a nivel regional en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca y viceversa, de S/ 2,00 a S/ 2,50, desde el 5 de enero de 2007 hasta el 4 de octubre de 2010.

III.6 Sobre la graduación de la sanción

III.6.1 Los criterios de graduación de la sanción

102. El artículo 246.3 del TUO de la Ley 27444⁶⁷, 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.

⁶⁷

TUO DE LA LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, Artículo 246.- Principios de la potestad sancionadora administrativa

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

(...)

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

103. 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 ejecución⁶⁸.
104. 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, excesiva⁶⁹.
105. En el ámbito de los procedimientos por infracción a las normas de libre competencia, el artículo 44 del Decreto Legislativo 1034⁷⁰ establece que para 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.
106. Atendiendo a los criterios de graduación establecidos en la ley 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

⁶⁸ 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”*.

⁶⁹ 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).

⁷⁰ **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;
(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.

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.

107. Por ejemplo, si una empresa sabe que se le impondrá una multa equivalente al beneficio ilícito 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 la multen. En consecuencia, en el largo plazo tiene incentivos para cometer la infracción porque su beneficio esperado neto de cometer la infracción cada diez veces será de $1000 - 100 = 900$.
108. Por ello, para desincentivar una infracción que no siempre será detectada, es necesario imponer una multa 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.
109. Formalizando esta lógica, el cálculo de la multa óptima estará determinado por la siguiente fórmula:

$$\text{Multa Base} = \frac{\text{Beneficio ilícito}}{\text{Probabilidad de detección}}$$

110. Ahora bien, debido a la limitación de información disponible sobre el beneficio ilícito esperado respecto de cada infracción cometida y a fin de dotar de mayor objetividad el cálculo de la sanción aplicable, es posible tomar como referente el criterio del beneficio ilícito obtenido, utilizando para ello los ingresos extraordinarios efectivamente percibidos por el infractor. De este modo, el beneficio ilícito obtenido se determinará a partir del diferencial entre los ingresos percibidos antes y después de la implementación de la conducta anticompetitiva.
111. Asimismo, la ley 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 Sobre la sanción impuesta por la Comisión a las empresas involucradas en el acuerdo

112. Para el cálculo de la multa impuesta a las empresas de transporte, la Comisión utilizó como criterios de graduación el beneficio ilícito y la probabilidad de detección de la conducta infractora.
113. Con relación al beneficio ilícito, este se obtuvo del diferencial entre el precio de los pasajes cobrados antes de la adopción del acuerdo y el precio cobrado como consecuencia de este hecho; dicho diferencial de precios fue multiplicado por la cantidad de pasajeros que habrían utilizado el servicio durante el periodo infractor, en tanto refleja el excedente del consumidor que sería equivalente a la ganancia percibida por los infractores.
114. Para obtener la multa base, el resultado de esta operación fue dividido entre la probabilidad de detección. La fórmula para el cálculo de la multa se describe a continuación:

$$Multa = \frac{(P_c - P_t) * Q_i}{Pr_{det}}$$

Donde:

P_c : Precio establecido después del acuerdo.

P_t : Precio antes del acuerdo.

Q_t : Cantidad de pasajeros que utilizaron el servicio en el tiempo "t".

Pr_{det} : Probabilidad de detección.

115. En lo que se refiere a los precios, la Comisión consideró aquellos que fueron detallados en las declaraciones de los conductores de las empresas investigadas, es decir, los incrementos de S/. 2,00 a S/. 2,50.
116. Para calcular la cantidad de pasajeros (Q) que utilizaron cada tipo de servicio, la Comisión utilizó la siguiente fórmula para cada empresa "i":

$$Q_i = N^{\circ} \text{ días} * N^{\circ} \text{ vehículos}_i * N^{\circ} \text{ prestaciones por día por vehículo}_i * N^{\circ} \text{ de pasajeros}_i$$

117. Asimismo, el tiempo transcurrido desde que el acuerdo se materializó hasta la fecha en la que una de las empresas se apartó del acuerdo fue de cuarenta y cinco (45) meses, es decir, desde el 5 de enero de 2007 hasta el 4 de octubre de 2010.
118. Respecto a la probabilidad de detección de la conducta infractora, ésta consiste en la posibilidad de que la autoridad de competencia detecte la realización de la conducta anticompetitiva. Este elemento es importante debido a que el infractor podría considerar que, aun cuando podría perder el beneficio extraordinario como consecuencia de la imposición de una sanción, le conviene realizar la infracción si no existe mayor riesgo de ser detectado.
119. Para el presente caso, la Comisión consideró que debe tomarse en cuenta si existieron o no elementos que dificultaron que la autoridad de competencia detecte la realización de la conducta. Así, indicó que según lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte⁷¹, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros de ámbito regional es necesario poner a disposición de los usuarios las tarifas cobradas por cada empresa, las cuales deben ser exhibidas en cada una de sus unidades. Por ello, el precio derivado de la práctica colusoria habría sido comunicado a través de los tarifarios de las propias empresas investigadas. Los elementos descritos llevaron a la Comisión a estimar que para el presente caso se configuraba una probabilidad del 60% de detectar la conducta infractora⁷².
120. En tal sentido, el resultado del cálculo de la multa para cada una de las empresas obtenido por la Comisión es el siguiente: a Merma Hermanos le

⁷¹

DECRETO SUPREMO 017-2009-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE. Artículo 42.- Condiciones específicas de operación que se deben cumplir para prestar servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte regular

42.1 Las condiciones específicas de operación en el servicio de transporte público de personas que se presta bajo la modalidad de transporte regular de ámbito nacional y regional son las siguientes:

(...)

42.1.9 Colocar en las oficinas, áreas de venta de boletos, salas de espera de los terminales terrestres y/o estaciones de ruta que utilice y en su página web, información dirigida al usuario respecto de:

42.1.9.1 Las modalidades de sus servicios y las prestaciones brindadas al usuario en los mismos, sus horarios y tarifas.

⁷²

De conformidad con el Documento de Trabajo 01-2012/GEE, "Propuesta metodológica para la determinación de multas en el Indecopi", se estableció el rango de 41-60% como probabilidad de detección y sanción para prácticas colusorias. Ver: <http://www.indecopi.gob.pe/repositorioaps/0/0/ier/docstrabajo/DocTrabN01-2012V13.pdf>

Asimismo, debe tenerse en cuenta que, a nivel comparado y de acuerdo con la literatura económica, la probabilidad de detección para los cárteles podría ubicarse en el rango del 13 al 17%. Al respecto, ver: BRYANT, Peter y ECKARD, Woodrow. *Price Fixing: The Probability of Getting Caught*. En: *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 3, No. 3 (agosto de 1991), pp. 531 - 536.

Así también, ver: COMBE, Emmanuel, MONNIER, Constance y LEGAL Renaud. *Cartels: the Probability of getting caught in the European Union*. Bruges European Economic Research papers, marzo de 2012. Disponible en: <https://www.coleurope.eu/sites/default/files/research-paper/beer12.pdf>.

corresponde una multa de 42,49 UIT; y a Tours Choquehuanca le corresponde una multa de 121,39 UIT.

121. No obstante, la Comisión consideró que la conducta infractora era muy grave; y según lo dispuesto por el literal c) del artículo 43 del Decreto Legislativo 1034 se podría imponer una multa que no supere el doce por ciento (12%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor, correspondientes al ejercicio inmediato anterior a la resolución de la Comisión. Por ello, la multa final fue ajustada según los ingresos percibidos durante el 2013 ascendiendo a 6,51 UIT para Merma Hermanos y 2,90 para Tours Choquehuanca.

III.6.3 Argumentos de las empresas apelantes respecto a la determinación de la sanción

122. Tours Choquehuanca alegó que contaba con cuatro (4) unidades vehiculares para prestar el servicio de transporte en la ruta Juliaca – Tirapata, siendo el precio del pasaje de S/ 3,50 y que éste no sufrió variación alguna hasta el 2010. Así, indicó que la Comisión tomó como referencia el importe de sus ingresos brutos, pese a que éstos corresponden a los servicios que brinda en rutas distintas a la investigada, para las cuales cuenta con siete (7) unidades.
123. Al respecto, la Sala verifica que el número de vehículos utilizado por la Comisión al calcular el beneficio ilícito se sustenta en la información proporcionada por Tours Choquehuanca durante el trámite del procedimiento. Así, se verifica que aquella manifestó que utilizaba cuatro (4) vehículos en la ruta que comprende los distritos de Juliaca – Tirapata, cuyo itinerario comprende los distritos de Pucará y Choquehuanca, cada uno con una capacidad de 14 pasajeros y con cuatro (4) frecuencias diarias que comprende cuatro trayectos de ida y vuelta⁷³, como se observa a continuación:

ESCRITO DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 2013

“(…)

Que de conformidad con la resolución Directoral regional 340-2006-GR.PUNO/DRTCVC, mi representada solo tenía la modalidad de camionetas rurales en cantidad de 4 y de acuerdo a la tarjeta de propiedad cumpla con señalar que solo se puede transportar 14 pasajeros por cada vehículo es decir 56 pasajeros por las cuatro unidades sin contar con el conductor, que en total serían 60 incluido el conductor.

⁷³ Ver folios 299 a 302. En ella, la empresa Transportes Unidos Tours Choquehuanca señala que solo cuenta con cuatro (04) camionetas rurales y una frecuencia diaria por vehículo, logrando transportar 14 pasajeros por cada vehículo, es decir 56 pasajeros por las cuatro unidades sin contar con el conductor.

(...) mi representada realiza el servicio de (Juliaca-Tirapata y viceversa) 1 frecuencia por vehículo diario 4 frecuencias diarias por cuatro vehículos teniendo itinerario Pucara – José Domingo Choquehuanca como tránsito obligado. De la misma forma Pucara – José Domingo Choquehuanca cuatro frecuencias diarias por cuatro vehículos.”

124. Cabe indicar que la Comisión calculó el beneficio ilícito de Tours Choquehuanca únicamente respecto a los cuatro (4) vehículos que recorren la ruta investigada y que fueron autorizados mediante RDR 0340-2006-GR.PUNO/DRTC.V. En tal sentido, el beneficio ilícito calculado por la primera instancia no comprende los ingresos que habría obtenido Tours Choquehuanca con los siete (7) vehículos que recorren la ruta Juliaca – Santiago de Pupuja y que fueron autorizados por RDR 0397-2005-GR.PUNO/DRTC.V.
125. En consecuencia, corresponde desestimar el argumento de Tours Choquehuanca referido a una supuesta desproporción en el monto de la multa con relación a la flota vehicular que corresponde a otras rutas autorizadas.
126. Por su parte, Merma Hermanos cuestionó la multa impuesta por la Comisión, sosteniendo que recibió una multa superior a las otras empresas investigadas, pese a que, a su consideración, registró el menor beneficio ilícito. Además, indicó que la información sobre la cantidad de pasajeros y unidades vehiculares fue presentada a la Comisión sobre la base de los servicios prestados en toda la ruta autorizada (Juliaca - Progreso).
127. Al respecto, cabe indicar que la multa impuesta a Merma Hermanos y a las otras empresas investigadas se calculó en función a los parámetros previstos en el artículo 44 del Decreto Legislativo 1034, que contempla los criterios de beneficio ilícito del agente infractor y la probabilidad de detección de la conducta, criterios utilizados por la primera instancia para el cálculo de la multa.
128. En ese sentido, la Sala observa que el cálculo del beneficio extraordinario realizado por la Comisión se sustenta en la información proporcionada por las empresas y la Dirección de Tránsito Terrestre durante el trámite del procedimiento. Así, se verifica que Merma Hermanos señaló que prestaba el servicio de transporte en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca con seis (6) vehículos con una capacidad de 15 pasajeros y una frecuencia diaria de un trayecto de ida y vuelta⁷⁴.

⁷⁴ En el folio 297 del expediente, Merma Hermanos señala que sus seis (6) camionetas rurales cuentan con una capacidad de 15 pasajeros con un total de 90 pasajeros por recorrido, siendo un recorrido de ida y vuelta.

ESCRITO DE 12 DE SEPTIEMBRE DE 2013

“(…)

Periodo comprendido entre enero del 2007 y 08 de octubre del 2010

- En enero del 2007 se encontraban operando seis (06) camionetas rurales, además de un ómnibus.

(…)

Periodo comprendido entre enero del 2007 y 08 de octubre del 2010

- Seis (06) camionetas rurales con una capacidad de 15 pasajeros cada unidad.

(…)”

129. Si bien Merma Hermanos sostiene que la Comisión ha calculado el beneficio extraordinario sobre la base de los ingresos que obtendría por el servicio de transporte en la ruta Juliaca – Progreso, de la revisión del expediente se verifica que la Comisión calculó el referido beneficio solo respecto de las unidades que realizan la ruta investigada y sobre la base del diferencial entre el precio del pasaje antes del periodo de concertación (S/ 2,00) y durante el periodo de concertación (S/ 2,50) en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca, importe que fue declarado por los choferes de los vehículos de Merma Hermanos y por la propia imputada⁷⁵.
130. De este modo, el beneficio extraordinario de Merma Hermanos se calculó sobre la base del diferencial de precios en la ruta investigada y no en la ruta Juliaca – Progreso, en la cual Merma Hermanos declaró que el precio del pasaje es de diez soles (S/ 10,00)⁷⁶, por lo que corresponde desestimar este argumento de la apelante.
131. No obstante, con relación al número de pasajeros transportados en la ruta investigada, la Sala observa que Merma Hermanos y Tours Choquehuanca se encontraban autorizadas para operar en las rutas Juliaca - Progreso y Juliaca-Tirapata, respectivamente. Si bien los trayectos autorizados de Merma Hermanos y Tours Choquehuanca comprenden la ruta investigada, resultaba necesario determinar el número aproximado de pasajeros que ambas trasladaron en la ruta investigada (es decir, Juliaca – Pucará – Choquehuanca) a fin de calcular el beneficio ilícito obtenido por tales empresas.
132. De acuerdo a lo declarado por Merma Hermanos y Tours Choquehuanca, así como la información proporcionada por la Dirección de Circulación Terrestre, la Sala verifica que sólo una fracción del número total de pasajeros que Merma Hermanos y Tours Choquehuanca transportaban diariamente habría tenido como destino los distritos de Pucará y Choquehuanca⁷⁷.

⁷⁵ Ver Cuadro 3.

⁷⁶ Ver folio 233 del expediente.

⁷⁷ La metodología utilizada por la Sala se encuentra detallada en el Anexo de la presente resolución.

133. En tal sentido, a efectos de obtener una aproximación más precisa sobre el número de pasajeros transportados, la Sala considera que corresponde efectuar una estimación del número de pasajeros en la ruta investigada a partir de la proporción poblacional de los distritos de Juliaca, Pucará y Choquehuanca y la distancia que existe entre éstos.
134. Sobre la base de este razonamiento y de acuerdo a la información proporcionada por las empresas apelantes, la Sala ha realizado un nuevo cálculo del beneficio extraordinario y las multas base de ambas empresas (ver cuadro 4).

Cuadro 4
CÁLCULO DEL BENEFICIO ILÍCITO Y MULTA BASE CONSIDERANDO LA RUTA INVESTIGADA

Empresa	Pasajeros en la ruta investigada ^{1/}	Var. Precios (S/)	Días	Beneficio ilícito total (S/)	Beneficio ilícito ajustado por el IPC- Servicio de transportes Puno ^{2/}	Prob. Det.	Multa Base (UIT)	
							Cálculos de Sala	Cálculos de Comisión
Merma Hermanos	58 ^{a/}	0,5	976	28 114	33 301	0,6	14,61	42,49
Tours Choquehuanca	383 ^{b/}	0,5	976	187 023	221 529	0,6	97,16	121,39

1/ Con la metodología explicada en el Anexo, considerando la distancia y la densidad de la población.

2/ El ajuste se realizó con el IPC de Servicios de Transporte para Puno de octubre 2010 que fue 114,20 y con el de marzo de 2014 que fue 135,27. INEI - Sistema de Información Regional para la Toma de Decisiones. Disponible en: <http://webinei.inei.gob.pe:8080/SIRTOD1/inicio.html>

a/ Considerando una frecuencia de 1 por vehículo, según foja 297. Los cálculos se realizaron con cuatro decimales (57,6099).

b/ Considerando una frecuencia de 4 por vehículo, según foja 301. Los cálculos se realizaron con cuatro decimales (383,2442).

Fuente: Expediente 223-2015/SDC.

Elaboración: Secretaría Técnica – Sala Especializada en Defensa de la Competencia.

135. En ese sentido, a criterio de este colegiado, correspondería modificar el cálculo efectuado por la Comisión respecto al beneficio ilícito, por ello la multa base para Tours Choquehuanca será 97,16 UIT y para Merma Hermanos 14,61 UIT. Cabe indicar que en el siguiente acápite se analizará la gravedad de la infracción establecida por la Comisión y el límite que le correspondía con relación a los ingresos brutos de las empresas investigadas.

III.6.4 Consideraciones respecto a la gravedad de la infracción

136. En la Resolución Final, la Comisión señaló que el Informe Técnico contenía un error material entre la calificación de la multa (grave) y el tope máximo

para la determinación de la misma (muy grave). Por tal razón, sobre la base de los fundamentos del Informe Técnico, la Comisión concluyó que la intención de la Secretaría Técnica fue opinar que la conducta imputada calificaba como “muy grave”, por lo que la calificación de conducta “grave” en el mismo informe constituía un error material.

137. Sin perjuicio de ello, en la Resolución Final la Comisión evaluó el beneficio extraordinario de las empresas investigadas y la probabilidad de detección de su conducta, concluyendo que la misma debía ser calificada como muy grave.
138. En apelación, Merma Hermanos indicó que existe incongruencia entre el Informe Técnico emitido por la Secretaría Técnica de la Comisión y la Resolución Final, pues en el primero se calificó la conducta infractora como “grave” mientras que en la segunda fue calificada como “muy grave”. Así, sostuvo que la Comisión debió tomar en cuenta las conclusiones de la Secretaría Técnica, al ser la autoridad que instruyó el procedimiento, y no limitarse a señalar que el Informe Técnico contenía un error material.
139. Sobre el particular, de acuerdo con el numeral iv) del artículo 33.1 del Decreto Legislativo 1034⁷⁸, el Informe Técnico contiene una propuesta de análisis sobre la graduación de la sanción. En tal sentido, dicho informe no vincula el pronunciamiento de la Comisión ni impide que dicho órgano evalúe de forma distinta la gravedad de la conducta infractora.
140. Por tanto, corresponde desestimar el argumento de Merma Hermanos referido a que se habría vulnerado su derecho al debido procedimiento con el pronunciamiento de la Comisión que calificó como “muy grave” la conducta infractora imputada, toda vez que dicho órgano es competente para efectuar el referido análisis.
141. Sin perjuicio de lo anterior y dado que la Sala ha efectuado un nuevo cálculo del beneficio ilícito de Merma Hermanos y Tours Choquehuanca, el colegiado procederá a evaluar la gravedad de la conducta infractora, y si la misma califica como una conducta “muy grave”, como sostiene la primera instancia.
142. La Sala considera que al momento de imponer una sanción que cumpla con la finalidad de desincentivar la conducta infractora, la autoridad administrativa

⁷⁸

DECRETO LEGISLATIVO 1034 – LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS

Artículo 33.- El Informe Técnico.-

33.1. En un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles contados desde el vencimiento del período de prueba, la Secretaría Técnica emitirá un Informe Técnico dando cuenta de lo siguiente:

(...)

(iv) Propuesta de graduación de la sanción;

(...)

deberá analizar determinados aspectos que coadyuven a establecer la gravedad de la infracción cometida, en función al tipo o naturaleza de la conducta, a la cual le corresponderá una determinada sanción que esté acorde con el principio de proporcionalidad⁷⁹. En efecto, de acuerdo con este principio, si bien se busca desincentivar la conducta infractora, ello debe realizarse respetando ciertos límites, pues debe procurarse la menor afectación posible de los derechos de los imputados.

143. Asimismo, de acuerdo con el principio de predictibilidad⁸⁰, al evaluar la conducta infractora y graduar la sanción aplicable, el pronunciamiento de la Comisión y de la Sala, además de ser acorde con el ordenamiento jurídico, deberá ser coherente con los pronunciamientos que tales instancias hubiesen emitido con anterioridad.
144. En ese sentido, el colegiado evaluará si la práctica colusoria horizontal cometida por Merma Hermanos y Tours Choquehuanca contiene elementos similares a otras conductas infractoras evaluadas con anterioridad y a las que se calificó como conductas infractoras muy graves.
145. En el presente caso, la Sala observa que la conducta infractora alcanzó al mercado de transporte de pasajeros en la ruta Juliaca - Pucará - Choquehuanca; siendo el mercado potencialmente afectado de aproximadamente 236 mil habitantes (20% de la población de la región Puno)⁸¹. No obstante, en un procedimiento anterior relacionado con una conducta anticompetitiva también desarrollada en la región Puno, la población potencialmente afectada representó el 30% de la región. Pese a que dicha cifra fue superior a la indicada en el presente caso, la Comisión calificó dicha conducta como grave, pronunciamiento que fue confirmado por la Sala⁸².

⁸⁰ TUO DE LA LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL.

Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima.- La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener.

Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.

La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables.

⁸¹ Según los Censos Nacionales 2007 del INEI.

⁸² Tal es el caso de la Resolución 0888-2014/SDC-INDECOPI, cuya ruta investigada fue Juliaca – Puno, donde la población potencialmente afectada representó alrededor del 30% de la región Puno (419 mil habitantes).

146. Adicionalmente, en el presente caso la duración del periodo concertado fue de cuarenta y cinco (45) meses. No obstante, en un procedimiento similar en el que se evaluó la concertación de precios en el mercado de transporte de carga, seguido por la Comisión y confirmado por la Sala, el periodo infractor fue de cincuenta y cuatro (54) meses; y la infracción también fue calificada como grave⁸³.
147. Adicionalmente, en anteriores pronunciamientos de la Sala, la calificación de muy grave ha sido otorgada a infracciones sobre prácticas colusorias considerando la dimensión del mercado afectado y su alcance a nivel nacional y no solo regional, la cuota de mercado de las empresas involucradas, la duración de la conducta, entre otros aspectos, tal es el caso de las Resoluciones 856-2014/SDC-INDECOPI (prácticas colusorias horizontales en el sector de seguros vehiculares); 857-2014/SDC-INDECOPI (prácticas colusorias verticales en el sector de materiales de construcción); y, 1167-2013/SDC-INDECOPI (licitaciones colusorias en el sector de fabricación de sustancias químicas – oxígeno medicinal). En dichos pronunciamientos las sanciones fueron establecidas entre 500 y 5 600 UIT. Así, en el caso de la Resolución 857-2014/SDC-INDECOPI, el beneficio ilícito fue estimado por la Sala en más de S/ 7 millones para una de las empresas involucradas; mientras que en la Resolución 856-2014/SDC-INDECOPI, el beneficio esperado fue de US\$ 3,6 millones para las empresas imputadas.
148. Más aún, al evaluar la probabilidad de detección de la conducta, la Comisión concluyó que existió una probabilidad del 60% de detectar la conducta infractora, toda vez que esta podía verificarse en los tarifarios de los vehículos de Merma Hermanos y Tours Choquehuanca. Similar criterio fue empleado en la Resolución 037-2017/SDC-INDECOPI, donde una infracción referida a concertación horizontal de precios en el sector transportes en la ruta Puno - Juliaca fue calificada como grave.
149. En suma, la Sala considera que no existen elementos suficientes que permitan sustentar la calificación de la conducta infractora investigada como “muy grave”; por el contrario, atendiendo a los factores previamente expuestos y en línea con los pronunciamientos anteriores de la Sala, correspondía calificar la presente conducta infractora como “grave”.
150. En tal sentido, las multas que corresponde imponer en este caso no pueden superar el diez por ciento (10%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por los infractores, en el ejercicio inmediato anterior a la Resolución de la Comisión, de conformidad con lo dispuesto por el literal c) del artículo 43 del Decreto Legislativo 1034.

⁸³ Tal es el caso de la Resolución 2424-2013/SDC-INDECOPI, cuya ruta investigada fue Lima- Callejón de Huaylas.

151. Tal como lo establece la norma, el límite porcentual de las sanciones se encuentra regulado en función al importe de *ingresos brutos obtenidos por el infractor en todas sus actividades económicas* y tiene como finalidad que la sanción a ser impuesta sea proporcional a la conducta infractora, así como evitar que aquella resulte confiscatoria. Dado que, en este caso, la multa que correspondería imponer a Merma Hermanos y Tours Choquehuanca sobre la base del beneficio extraordinario, supera el diez por ciento (10%) de los ingresos brutos percibidos por ambas empresas, corresponde aplicar el límite porcentual.
152. Cabe indicar que para el cálculo de la multa se utiliza los ingresos brutos percibidos por el infractor en el periodo inmediato anterior al de la resolución de la Comisión conforme a lo previsto en el artículo 43 del Decreto Legislativo 1034⁸⁴.
153. Los ingresos totales de Merma Hermanos y Tours Choquehuanca en el 2013 ascendieron a S/ 206 442,00 (doscientos seis mil cuatrocientos cuarenta y dos con 00/100 soles)⁸⁵ y S/ 91 908,50 (noventa y un mil novecientos ocho con 50/100 soles)⁸⁶, respectivamente. Sobre la base de esta información se concluye que las sanciones que corresponden para Merma Hermanos y Tours Choquehuanca ascienden a multas de 5,43 y 2,42 UIT, respectivamente.

IV. RESOLUCIÓN DE LA SALA

PRIMERO: confirmar la Resolución 022-2014/CLC-INDECOPI del 2 de junio de 2014, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia, en el extremo que halló responsables a Merma Hermanos S.R.L. y Empresa de Transportes Unidos Tours Choquehuanca S.R.L.; por infracción a lo dispuesto en el artículo 11.1, literal a), del Decreto Legislativo 1034 – Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, consistente en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo, con la finalidad de incrementar el precio del servicio de transporte de ámbito regional de pasajeros en la ruta Juliaca – Pucará – Choquehuanca y viceversa, de S/ 2,00 (dos soles) a S/ 2,50 (dos con 50/100 soles).

⁸⁴ Por tal razón, también corresponde desestimar el cuestionamiento de Tours Choquehuanca respecto al uso de sus ingresos percibidos en el año 2013 para calcular el límite de la multa que le fue impuesta. Cabe indicar además que el cálculo de la multa impuesta a 25 de Noviembre se encuentra consentido, como se indica en el pie de página 7 de la presente resolución, por lo que no corresponde evaluar el cuestionamiento formulado por Tours Choquehuanca al respecto.

⁸⁵ Merma Hermanos presentó copia de las Declaraciones SUNAT Pago 621 PDT IGV – Renta Mensual para el 2013. Ver de fojas 434 a 446 del expediente.

⁸⁶ Tours Choquehuanca presentó Boletas de pago mensuales emitidas por el Banco de la Nación por pago de Impuesto a la Renta (Régimen Especial del Impuesto a la Renta) para el 2013, equivalente al 1.5% de los ingresos mensuales. Ver fojas 410 al 424 del expediente.

SEGUNDO: modificar la Resolución 022-2014/CLC-INDECOPI del 2 de junio de 2014, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia, en el extremo que impuso una multa de 6,51 UIT a la Empresa de Transportes Merma Hermanos S.R.L. y de 2,90 UIT a la Empresa de Transportes Unidos Tours Choquehuanca S.R.L. e imponerle una multa ascendente a 5,43 UIT (cinco coma cuarenta y tres UIT) a la primera empresa y una multa de 2,42 UIT (dos coma cuarenta y dos UIT) a la segunda.

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

SERGIO ALEJANDRO LEÓN MARTÍNEZ
Presidente

ANEXO

ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA DE PASAJEROS POR EMPRESA

1. En el presente caso se aplicará la metodología propuesta por Helliwell y Verdier⁸⁷ para estimar el número de pasajeros transportados en la ruta investigada (Juliaca – Pucará – Choquehuanca) considerando (i) la distancia entre distritos y (ii) la densidad poblacional de los mismos.
2. Las empresas Merma Hermanos y Tours Choquehuanca se encontraban autorizadas para operar en las rutas Juliaca - Progreso y Juliaca-Tirapata, respectivamente; cuyo tramo incluye a la ruta investigada. A partir de la información de población según distritos se estimó la proporción poblacional correspondiente a la ruta investigada, la cual ascendió a 87,2% para la empresa Merma Hermanos y 98,7%⁸⁸ para Tours Choquehuanca (ver Cuadro 5).

Cuadro 5
RATIO DEMOGRÁFICO DE LA RUTA INVESTIGADA DE MERMA HERMANOS

Empresa	Distritos		Población al 2007	Porcentaje Poblacional	
Merma Hermanos	Origen	Juliaca	225 146	85,2%	87,2%
		Choquehuanca	5 189	2,0%	
	Itinerario	Ayaviri	22 667	8,6%	12,8%
		Orurillo	10 457	4,0%	
	Destino	Progreso	788	0,3%	
Total			264 247	100,0%	
Tours Choquehuanca	Origen	Juliaca	225 146	94,0%	98,7%
		Pucara	6 060	2,5%	
	Itinerario	Choquehuanca	5 189	2,2%	1,3%
		Tirapata	3 129	1,3%	
	Destino	Tirapata	3 129	1,3%	
Total			239 524	100,0%	

Fuente: Sistema de Difusión de los Censos Nacionales del INEI.

Elaboración: Secretaría Técnica – Sala Especializada en Defensa de la Competencia.

3. Para la estimación de las distancias entre distritos se empleó la herramienta de Google Maps; obteniéndose que la distancia entre Juliaca y Progreso es

⁸⁷ HELLIWELL, J. y VERDIER, G. *Measuring Internal Trade Distances: A New Method Applied to Estimate Provincial Border Effects in Canada*. The Canadian Journal of Economics. Vol 34, N° 4, 2001.

Ver: <http://www.jstor.org/stable/pdf/3131936.pdf?acceptTC=true>. Fecha de última visita: 28 de abril de 2017.

⁸⁸ La empresa Merma Hermanos tenía autorización para transitar por los distritos de Juliaca, Ayaviri, Orurillo, Choquehuanca y Progreso. Por su parte, Tours Choquehuanca tenía autorización para transitar por los distritos de Juliaca, Pucará, Choquehuanca y Tirapata.

de 186 km; mientras que la distancia entra Juliaca y Tirapata es 79 km. En tal sentido, la proporción de la ruta investigada fue 36,7% para Merma Hermanos y 86,5% para Tours Choquehuanca.

4. Los factores proporcionales que se aplicarán a la estimación del número de pasajeros en la ruta investigada, considerando la distancia y la población es 32,0% para Merma Hermanos y 85,5% para Tours Choquehuanca⁸⁹ (ver Cuadro 6).

Cuadro 6
RATIO FINAL PARA LA ESTIMACIÓN

Concepto	Merma Hermanos	Tours Choquehuanca
Ratio de densidad poblacional al 2007	87,2%	98,7%
Ratio de distancia	36,7%	86,5%
Ratio final (a)*(b)	32,0%	85,5%

Elaboración: Secretaría Técnica – Sala Especializada en Defensa de la Competencia.

5. En consecuencia, la demanda de pasajeros diarios por empresa, en la ruta investigada Juliaca-Pucara-Choquehuanca, será 58⁹⁰ para Merma Hermanos y 383 para Tours Choquehuanca⁹¹ para toda la flota vehicular indicada por cada empresa.

⁸⁹ Proviene de la multiplicación del factor distancia y la proporción poblacional.

⁹⁰ Este dato proviene de estimar el número de pasajeros diarios transportados en la ruta Juliaca – Progreso, el cual ascendería a 180 pasajeros, proviene de la multiplicación del número de personas transportadas por vehículo (15), número de prestaciones por vehículo (2, una de ida y otra de regreso), flota vehicular (6 unidades)). No obstante, para la ruta investigada se considera el 32,0%, es decir 58 pasajeros.

⁹¹ Este dato proviene de estimar el número de pasajeros diarios transportados en la ruta Juliaca – Tirapata, el cual ascendería a 448 pasajeros, proviene de la multiplicación del número de personas transportadas por vehículo (14), número de prestaciones por vehículo (8, 4 de ida y 4 de regreso), flota vehicular (4 unidades)). No obstante, para la ruta investigada se considera el 85,5%, es decir 383 pasajeros.