

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros**INDECOPI**

Expediente 003-2010/CLC

Resolución 029-2014/CLC-INDECOPI

11 de julio de 2014

VISTOS:

La investigación preliminar realizada por la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Secretaría Técnica) en el mercado del transporte de ámbito regional de pasajeros en la ruta Juliaca-Puno y viceversa; la Resolución 020-2011/ST-CLC-INDECOPI (en adelante, la Resolución de Inicio); los descargos de las empresas de transporte; el Informe Técnico 036-2013/ST-CLC-INDECOPI (en adelante, el Informe Técnico); las alegaciones al Informe Técnico y las demás actuaciones del procedimiento.

CONSIDERANDO:**I. ANTECEDENTES**

1. El 5 de mayo de 2010, la Oficina Regional del INDECOPI en Puno (en adelante, la ORI Puno) remitió a la Secretaría Técnica notas periodísticas de los diarios puneños Correo y Los Andes del 30 de abril y 3 de mayo de 2010, respectivamente, relacionadas con el incremento del precio del servicio de transporte de pasajeros en Puno.
2. El 11 de mayo de 2010, la Secretaría Técnica solicitó a la ORI Puno que tome declaraciones a los choferes de las empresas de transporte sobre el precio del servicio de transporte de pasajeros en las principales rutas de la región, identificando las fechas en las que se hubiese producido algún incremento.
3. El 18 de mayo de 2010, la Secretaría Técnica solicitó a la ORI Puno información acerca de las declaraciones que se habían realizado sobre posibles acuerdos, prácticas concertadas, decisiones o recomendaciones destinadas a incrementar el precio del transporte terrestre de pasajeros en Puno.
4. El 18 de mayo de 2010, la ORI Puno remitió a la Secretaría Técnica el Informe 027-2010/INDECOPI-PUN sobre las acciones realizadas en relación con el incremento del precio del servicio de transporte de pasajeros en Puno. Adicionalmente, la ORI Puno remitió los siguientes documentos:
 - Nota periodística del diario puneño Correo del 30 de abril de 2010.
 - Nota periodística del diario puneño Los Andes del 3 de mayo de 2010.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

- Nota periodística de la radio puneña Onda Azul del 6 de mayo de 2010.
 - Cuarenta (40) declaraciones realizadas el 11, 12 y 13 de mayo de 2010.
 - Copia del Documento Nacional de Identidad del señor Milton Aurelio Ángles Béjar.
 - Cuadro informativo denominado Mercado de Transportes Puno.
5. Mediante Resolución 006-2010/ST-CLC-INDECOPI del 2 de junio de 2010, la Secretaría Técnica decidió iniciar un procedimiento administrativo sancionador contra el señor Porfirio Apaza Coila (en adelante, el señor Apaza) y el señor Milton Aurelio Ángles Béjar (en adelante, el señor Ángles) por presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de decisiones o recomendaciones anticompetitivas, destinadas a incrementar el precio de los pasajes del servicio de transporte terrestre de pasajeros en Puno.
 6. El 5 de julio de 2011, la Secretaría Técnica solicitó a la ORI Puno que verifique el precio del servicio de transporte urbano, interprovincial e interregional de pasajeros en Puno.
 7. El 17 de agosto de 2011, la ORI Puno remitió a la Secretaría Técnica cincuenta y siete (57) actas de verificación del 12 de julio, 9 y 12 de agosto de 2011, acerca del precio del servicio de transporte urbano, interprovincial e interregional de pasajeros en Puno.
 8. El 2 de setiembre de 2011, la Secretaría Técnica recibió de la ORI Puno notas periodísticas de los diarios puneños Prensa y Los Andes del 30 y 31 de agosto de 2011, respectivamente, relacionadas con el incremento del precio del servicio de transporte terrestre de pasajeros en Puno del 30 de agosto de 2011.
 9. El 6 de setiembre de 2011, la ORI Puno remitió a la Secretaría Técnica treinta y cinco (35) actas de verificación del 31 de agosto y 1 de setiembre de 2011, acerca del incremento de los precios del servicio de transporte interprovincial de pasajeros en Puno.
 10. El 27 de setiembre de 2011, la ORI Puno remitió a la Secretaría Técnica veintiocho (28) declaraciones levantadas el 15 de setiembre de 2011, acerca del incremento del precio del servicio de transporte interprovincial de pasajeros en Puno.
 11. El 29 de diciembre de 2011, mediante la Resolución de Inicio, la Secretaría Técnica decidió lo siguiente¹:

PRIMERO: Emitir una nueva imputación de cargos, que sustituirá a la Resolución 006-2010/ST-CLC-INDECOPI del 2 de junio de 2010, contra los señores Porfirio Apaza Coila y Milton Aurelio Ángles Béjar, por presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de decisiones

¹ Mediante Resolución 006-2010/ST-CLC-INDECOPI del 2 de junio de 2010, la Secretaría Técnica inició un procedimiento sancionador a los señores Apaza y Ángles por presunta recomendación; sin embargo, durante la tramitación del procedimiento, se verificó la existencia de indicios sobre presunta concertación de precios por parte de empresas de transporte regional, por lo que el 29 de diciembre de 2011, la Secretaría Técnica emitió la Resolución de Inicio contra los señores Apaza y Ángles, por presunta recomendación, y contra empresas de transporte regional, por presunta concertación de precios.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

o recomendaciones anticompetitivas, destinadas a incrementar los precios del servicio de transporte urbano, interprovincial e interregional de pasajeros en Puno a partir de mayo de 2010.

SEGUNDO: *Iniciar de oficio un procedimiento administrativo sancionador contra las empresas de transporte interprovincial que se detallan a continuación, por presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte interprovincial de pasajeros en Puno a partir de mayo de 2010 y a partir de agosto de 2011:*

- *Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros Virgen de Fátima S.R.L.*
- *Empresa de Transporte Público de Interprovincial de Pasajeros Sur Andino S.C.R.L.*
- *Empresa de Transporte Interprovincial de Servicios Múltiples Dorado Express S.R.L.*
- *Empresa de Transporte El Veloz S.R.L.*
- *Empresa de Transporte Juliaca S.R.L.*
- *Empresa de Transportes Interprovincial San Francisco de Borja S.R.L.*
- *Cooperativa de Transportes Interprovincial San Miguel de Ilave*
- *Empresa de Transportes Servicios Perú S.R.L.*
- *Empresa de Transportes Turismo San Salvador S.R.L.*
- *Empresa de Transporte Tours Ilave Perú S.A.*

(...)

En adelante, cuando se haga referencia a las empresas antes mencionadas, se las denominará, las Empresas.

12. El 16 de mayo de 2012, Empresa de Transporte El Veloz S.R.L. (en adelante, El Veloz) presentó sus descargos en los siguientes términos:

- El Veloz y las diferentes empresas que prestamos el servicio interprovincial, acordamos el incremento de los pasajes, debido al alza del costo del combustible.
- No sólo El Veloz sino también las diferentes empresas que prestan el servicio de transporte urbano, interprovincial e interregional hemos incrementado el precio de los pasajes, como consecuencia del incremento del costo del combustible.
- Resulta inexplicable que no se investigue los exagerados precios que las empresas cobran en los feriados largos.
- INDECOPI desconoce el nombre exacto de nuestra empresa, pues en la relación de empresas adjunta a la resolución de inicio, se nos llama Empresa de Transporte "El Veloz" S.R.L. o Empresa Expreso Internacional "La Veloz" S.C.R.L.
- Con la resolución materia de descargo, se nos recorta el derecho de defensa previsto en los artículos 1 y 139 inciso 14 de la Constitución

CA



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

- Política del Estado, causando agravio, pues se nos priva del ejercicio del derecho al trabajo, que es el único medio de ingresos familiares².
- El Veloz cumple todas las medidas de seguridad necesarias, ofrece un servicio de primera calidad a sus usuarios y nunca recibió queja alguna por el incremento de los pasajes, por lo que no puede ponerse en duda su idoneidad.
13. El 23 de mayo de 2012, la Empresa de Transportes Interprovincial San Francisco de Borja S.R.L. (en adelante, San Francisco de Borja) presentó sus descargos en los siguientes términos:
- San Francisco de Borja y las diferentes empresas que prestamos el servicio interprovincial, acordamos el incremento del precio de los pasajes, debido al alza del costo del combustible.
 - San Francisco de Borja cumple todas las medidas de seguridad necesarias, ofrece un servicio de primera calidad a sus usuarios y nunca recibió queja alguna por el incremento de los pasajes, por lo que no puede ponerse en duda su idoneidad.
 - El incremento del precio de los pasajes se debió, además del alza del combustible, al aumento del precio de los repuestos para el servicio de transporte, como llantas, aceites, entre otros.
 - El incremento del precio de los pasajes se decidió en una reunión llevada a cabo con el presidente de la Federación Regional de Transportes [se refiere a la Federación Regional de Transportistas, Choferes y Afines] de la ciudad de Puno y todas las empresas de transporte de la región.
 - Es inexplicable que INDECOPI no investigue a Julsa, San Martín, Tour Perú, Power, entre otras empresas, por realizar incrementos exagerados del precio de los pasajes en los feriados largos.
 - Nuestro derecho constitucional de defensa ha sido recortado, pues INDECOPI entregó una notificación en un domicilio que no nos pertenece, y tomamos conocimiento del procedimiento al acercarnos a la oficina de la Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros Virgen de Fátima S.R.L. (en adelante, Virgen de Fátima).
14. El 11 de junio de 2012, Empresa de Transporte Interprovincial de Servicios Múltiples Dorado Express S.R.L. (en adelante, Dorado Express) presentó sus descargos y solicitó que se desestime la denuncia por los siguientes fundamentos:
- En la Resolución de Inicio no se señala qué elementos hacen suponer a la Secretaría Técnica que ha existido una coordinación para realizar conductas anticompetitivas.
 - Es incorrecto afirmar que Dorado Express haya desarrollado algún tipo de conducta anticompetitiva, ya que se trata de una persona jurídica que está formal y legalmente constituida, siendo la Junta General de socios el órgano máximo y el Gerente General el encargado de la representación de

²

El Veloz mencionó (foja 313):

6. Con la resolución materia de descargo se me recorta el derecho a la defensa previsto en el Art. 139 inciso 14 de la Constitución Política del Estado, causándome agravio de toda índole, ya que se nos priva el ejercicio al derecho de trabajo que es el único medio de trabajo que sustenta a las familias que dependen de los ingresos que genera mi representada.



- la sociedad. En ese sentido, Dorado Express no está supeditada a ninguna otra persona jurídica, por lo cual no puede ni debe desprenderse que ha existido un acuerdo, práctica concertada, ni que hemos recibido órdenes sobre decisiones adoptadas y/o algún tipo de recomendación.
- No existe relación entre el señor Apaza, Presidente de la Asociación de Transportistas del Sector Urbano, y Dorado Express, ya que nuestra empresa presta el servicio interprovincial de transporte terrestre de pasajeros y no el servicio urbano.
 - Dorado Express no es socia, ni forma parte de la supuesta "Federación Regional de Transportistas, Choferes y Afines", presidida por el señor Ángles, y dicha asociación no está inscrita en el Registro de Personas Jurídicas de la Zona Registral XIII de la Oficina Registral de Puno, con sede en Tacna.
 - Dorado Express no tiene conocimiento de las declaraciones realizadas por el señor Ángles en el diario "Los Andes" y en la radio puneña "Onda Azul".
 - El incremento del precio del pasaje en algunas unidades se produjo voluntariamente, de *motu proprio*.
 - INDECOPÍ debió precisar en qué ha consistido la conducta omisiva o constitutiva de la infracción sancionable que dio origen a este procedimiento. En ese sentido, no puede sancionarse a quien no realiza las conductas sancionables, pues en el ámbito administrativo no se sanciona al instigador o colaborador, salvo que esta conducta sea prevista como falta propia.
 - La libertad de gestión otorga al empresario la libre conducción no sólo de los bienes de la empresa sino también de su personal, es decir, de todos los elementos que la componen. La libertad de gestión exige autonomía en la conducción de la empresa en el más amplio sentido, de suerte que el Estado, ni nadie, pueda imponer métodos de gestión o comportamientos destinados a obtener resultados.
15. El 20 de junio de 2012, la Empresa de Transportes Turismo San Salvador S.R.L. (en adelante, San Salvador) presentó sus descargos en los siguientes términos:
- No puede confirmarse la validez de los datos de la declaración del señor Mamani³, ya que no hay constancia de la presencia de un testigo que acredite la negativa del señor Jesús Cruz Mamani [trabajador de San Salvador] a firmar la declaración. El señor Cruz afirma no haber sido entrevistado por el personal de INDECOPÍ.
 - En el acta de verificación para empresas de transporte interprovincial de folio 115 del 12 de julio de 2011, se indica que San Salvador no ha realizado incremento en los precios de los pasajes desde junio de 2010, y que el precio a la fecha de la toma de la declaración es de S/.3.00. Además, se desconoce alguna declaración realizada por los dirigentes transportistas con respecto al costo de los pasajes.
 - Las supuestas declaraciones de los dirigentes transportistas fueron realizadas a título personal, puesto que nunca existió coordinación con los conductores de los vehículos de su empresa.

³ Folio 64.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

- San Salvador cuenta con plena autonomía para la fijación del precio de los pasajes. Cualquier fijación o variación de su valor es la manifestación de este derecho.
 - Es falso que exista una fijación concertada de precios como se indica en el segundo punto de la Resolución de imputación de cargos. El incremento del precio de los pasajes se sustenta en una evaluación de costos de operación.
 - No existe ningún comportamiento uniforme ni patrón común en el incremento del precio de los pasajes de las empresas. En ese sentido, no puede determinarse paralelismo en base a eventos meramente coincidentes.
16. El 27 de diciembre de 2013, la Secretaría Técnica emitió el Informe Técnico, mediante el cual, entre otros aspectos, recomendó a la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Comisión) que:
- a) Se declare que las siguientes empresas han cometido una infracción administrativa grave consistente en una práctica colusoria horizontal 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-Puno y viceversa a partir de agosto de 2011 y, en consecuencia, se les imponga la respectiva sanción:
 - Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros Virgen de Fátima S.R.L. (en adelante, Virgen de Fátima) con cuarenta y ocho punto cincuenta y nueve (48.59) UIT;
 - Empresa de Transporte Público de Interprovincial de Pasajeros Sur Andino S.C.R.L. (en adelante, Sur Andino) con treinta y uno punto veintitrés (31.23) UIT;
 - Dorado Express con diecisiete punto treinta y cinco (17.35) UIT;
 - El Veloz con dos punto cero ocho (2.08) UIT;
 - Empresa de Transporte Juliaca S.R.L. (en adelante, Transporte Juliaca) con quince punto veintisiete (15.27) UIT;
 - San Francisco de Borja con doce punto cuarenta y nueve (12.49) UIT;
 - b) Se declare que los señores Apaza y Ángles han cometido una práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendaciones para incrementar concertadamente el precio del servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional en la ruta Juliaca-Puno y viceversa y, en consecuencia, se les imponga multas individuales de una (1) Unidad Impositiva Tributaria.
17. El 28 de marzo y 25 de abril de 2014, Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz, respectivamente, presentaron sus alegaciones al Informe Técnico, reiterando, principalmente, lo señalado en sus descargos a la Resolución de Inicio.
18. El 8 de abril de 2014, mediante Notificaciones 104-2014/ST-CLC-INDECOPI, 105-2014/ST-CLC-INDECOPI, 106-2014/ST-CLC-INDECOPI, 107-2014/ST-CLC-INDECOPI, 108-2014/ST-CLC-INDECOPI y 109-2014/ST-CLC-INDECOPI,



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

la Secretaría Técnica requirió a Virgen de Fátima, Dorado Express, El Veloz, Transporte Juliaca, San Francisco de Borja y Sur Andino, respectivamente, que informen el monto en nuevos soles de sus ingresos brutos anuales percibidos en el 2013.

19. El 22 de abril de 2014, en respuesta al requerimiento de la Secretaría Técnica, San Francisco de Borja presentó su Declaración Pago Anual Impuesto a la Renta Tercera Categoría, Declaración Pago 684, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT, en la que figura la suma de S/. 41,317 como ingresos por servicios.
20. El 25 de abril de 2014, en respuesta al requerimiento de la Secretaría Técnica, El Veloz informó que percibió la suma de S/. 1,426,278 como ingresos el 2013.
21. El 25 de abril de 2014, en respuesta al requerimiento de la Secretaría Técnica, Virgen de Fátima informó que percibió la suma de S/. 1,426,278 como ingresos el 2013.
22. El 30 de abril de 2014, en respuesta al requerimiento de la Secretaría Técnica, Transporte Juliaca informó que percibió la suma de S/. 70,831 como ingresos el 2013.
23. El 26 de mayo de 2014, en respuesta al requerimiento de la Secretaría Técnica, Dorado Express presentó su Declaración Pago Anual Impuesto a la Renta Tercera Categoría, Declaración Pago 684, SUNAT, en la que figura la suma de S/. 597,904 como ingresos por servicios.
24. El 18 de junio de 2014, mediante Carta 475-2014/ST-CLC-INDECOPI, la Secretaría Técnica reiteró a Sur Andino el requerimiento efectuado el 8 de abril de 2014 para que informe el monto en nuevos soles correspondiente a sus ingresos brutos anuales percibidos el 2013, adjuntando copia de la declaración presentada a la SUNAT.
25. El 19 de junio de 2014, mediante Cartas 472-2014/ST-CLC-INDECOPI, 474-2014/ST-CLC-INDECOPI y 476-2014/ST-CLC-INDECOPI, la Secretaría Técnica requirió a Transporte Juliaca, Virgen de Fátima y El Veloz, que presenten copia simple de la declaración realizada a la SUNAT sobre sus ingresos brutos anuales percibidos el 2013.
26. El 24 de junio de 2014, El Veloz absolvió el requerimiento efectuado mediante Carta 476-2014/ST-CLC-INDECOPI e informó que, por error involuntario, consignó como ingresos anuales el monto de S/. 1,426,278.00, debiendo ser el monto de S/. 81,111.00. asimismo, adjuntó copia simple de la declaración realizada a la SUNAT sobre sus ingresos brutos anuales percibidos el 2013.
27. El 25 de junio de 2014, Virgen de Fátima absolvió el requerimiento efectuado mediante Carta 472-2014/ST-CLC-INDECOPI.
28. El 27 de junio de 2014, Transporte Juliaca absolvió el requerimiento efectuado mediante Carta 474-2014/ST-CLC-INDECOPI.

CA



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

II. CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

29. El presente pronunciamiento tiene por objeto determinar si Virgen de Fátima, Sur Andino, Dorado Express, El Veloz, Transporte Juliaca, San Francisco de Borja, Cooperativa de Transporte Interprovincial San Miguel de Ilave (en adelante, San Miguel de Ilave), Empresa de Transporte Servicios Perú S.R.L. (en adelante, Servicios Perú), Turismo San Salvador y Empresa de Transporte Tours Ilave Perú S.A. (en adelante, Tours Ilave), incurrieron en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte interprovincial de pasajeros en Puno a partir de mayo de 2010 (primera fijación concertada) y a partir de agosto de 2011 (segunda fijación concertada).

III. ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

3.1. MARCO CONCEPTUAL

3.1.1. Las prácticas colusorias horizontales

30. Las prácticas colusorias horizontales se encuentran tipificadas como conductas anticompetitivas en los artículos 1 y 11 del Decreto Legislativo 1034.
31. Las prácticas colusorias horizontales son aquellas realizadas entre agentes económicos que participan en el mismo nivel de una cadena de producción, distribución o comercialización y que normalmente compiten entre sí respecto de precios, producción, mercados y clientes⁴, con el objeto de eliminar, restringir o limitar la competencia en detrimento de los consumidores, de otros competidores o de los proveedores. Como resultado de ello, podría producirse un incremento de los precios o una reducción de la producción, de manera artificial, al margen de los mecanismos naturales del mercado, lo que trae como consecuencia una limitación de las opciones del consumidor, una asignación ineficiente de recursos o incluso una combinación de las anteriores.
32. En toda práctica colusoria horizontal existe un elemento esencial, a saber, una conducta coordinada con el objeto de eliminar, restringir o limitar la competencia. Sin embargo, el Decreto Legislativo 1034 distingue diversas formas de materializar estas conductas: los acuerdos, las prácticas concertadas, las decisiones y las recomendaciones.
33. Se entiende por acuerdo que restringe la competencia, todo concierto de voluntades mediante el cual varios agentes económicos independientes se comprometen a realizar una conducta que tiene por objeto o efecto restringir la competencia.
34. Las prácticas concertadas consisten en conductas voluntariamente coordinadas con la finalidad de restringir la competencia que no pueden demostrarse a través de un acuerdo suscrito entre los agentes económicos involucrados pero que, a

⁴ A diferencia de las prácticas colusorias verticales, realizadas por agentes que operan en planos distintos de la cadena de producción, distribución o comercialización.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

partir del uso de indicios y presunciones, pueden inferirse como única explicación razonable⁵.

35. Por su parte, las decisiones y recomendaciones son declaraciones o indicaciones destinadas a uniformizar el comportamiento de un grupo de agentes económicos, restringiendo la competencia entre ellos con los efectos negativos que de tal conducta se derivan. Normalmente, se presentan en el contexto de asociaciones, gremios o cualquier organización en la que participen agentes económicos independientes. Pueden haber sido adoptadas por la mayoría de miembros de un órgano colegiado de la asociación o gremio involucrado (por ejemplo, la junta directiva) o por un órgano unipersonal (por ejemplo, el presidente).
36. Las decisiones tienen carácter vinculante, en virtud de las normas de la asociación o gremio involucrado. Las recomendaciones no tienen carácter vinculante pero tienen la capacidad para influir en el comportamiento de los agentes económicos a las que van dirigidas, debido a las características particulares de la asociación o gremio involucrado⁶.
37. La necesidad de reprimir las decisiones y recomendaciones surge a partir de la constatación de la influencia que pueden tener las asociaciones o gremios sobre sus integrantes. En efecto, a través de mecanismos de coacción o presión, directos o indirectos, formales o informales, estas organizaciones pueden uniformizar el comportamiento de sus miembros, restringiendo la competencia entre ellos con los efectos negativos que de ello se derivan⁷.

⁵ La voluntad común de restringir la competencia puede inferirse a partir de "(...) evidencia que tiende a excluir la posibilidad de acción independiente de las [partes]. Esto es, debe haber evidencia directa o circunstancial que lleve razonablemente a probar que [las partes] tienen un compromiso consciente con un esquema común diseñado para conseguir un objetivo ilícito". Traducción libre de: "(...) evidence that tends to exclude the possibility of independent action by the [parties]. That is, there must be direct or circumstantial evidence that reasonably tends to prove that [the parties] had a conscious commitment to a common scheme designed to achieve an unlawful objective". *Monsanto Co. v. Spray-Rite Svc. Corp.*, 465 U.S. 752 (1984), citado por KOVACIC, William. *The Identification and Proof of Horizontal Agreements Under the Antitrust Laws*, 38 *Antitrust Bulletin* 5, 1993, reproducido en GAVIL, Andrew (Ed.) *An Antitrust Anthology*. Ohio: Anderson Publishing Co., 1996, p. 84.

Ver Resolución 009-2008-INDECOPI/CLC del 25 de febrero de 2008, sobre prácticas concertadas para la fijación de primas y deducibles mínimos de los seguros básico y completo de vehículos particulares.

⁶ Ver Resolución 085-2009/CLC-INDECOPI del 22 de diciembre de 2009, sobre prácticas colusorias horizontales en la modalidad de recomendaciones en el servicio de transporte urbano de pasajeros en Lima.

⁷ En el ámbito de la Unión Europea, las decisiones de las asociaciones comerciales también se encuentran expresamente prohibidas por el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Asimismo, a nivel jurisprudencial y doctrinario también se ha entendido que esta prohibición alcanza a las decisiones no vinculantes o recomendaciones. "Sin embargo, las decisiones de una asociación de comercio no necesitan obligar formalmente a sus miembros para la aplicación del artículo 81 [ahora artículo 101 del TFUE]. Una decisión informal de una asociación de comercio, incluso adoptada fuera de las reglas de la asociación, puede ser suficiente. Sin embargo, debe haber al menos cierta evidencia que la conducta de sus integrantes ha sido o podría ser influenciada en el futuro por la información recibida de la asociación". Traducción libre de: "However, decisions of a trade association need not formally bind its members for Article 81 to apply. An informal decision of a trade association, even one made outside its rules altogether, may be sufficient. However, there must be at least some evidence that the conduct of members has been or might in the future be influenced by information received from the association". GOYDER, D.G. *EC Competition Law*. Fourth Edition. Oxford University Press, 2003, p. 82.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

38. La responsabilidad de una asociación o gremio por las decisiones o recomendaciones que realice no enerva la posibilidad de atribuir responsabilidad a sus asociados o agremiados⁸. En efecto, para evitar que estos últimos eludan su responsabilidad, estas conductas pueden ser analizadas como decisiones o recomendaciones de la asociación y/o como acuerdos entre sus asociados, según corresponda⁹.

3.1.2. El estándar de prueba aplicable a las conductas anticompetitivas

39. En los procedimientos sobre conductas anticompetitivas, los indicios y presunciones son herramientas particularmente importantes, toda vez que las empresas, conscientes en muchos casos de la ilegalidad de su conducta, suelen desarrollarla de tal manera que hacen difícil su detección. Así, muchas estrategias anticompetitivas no son registradas por escrito o, si lo son, se usa un lenguaje ambiguo.
40. En tal sentido, la comprobación de la existencia de una práctica restrictiva de la competencia generalmente se producirá en base a indicios, que deben ser

⁸ PASCUAL Y VICENTE, Julio. Las conductas prohibidas en la reformada Ley de Defensa de la Competencia. En: Gaceta Jurídica de la Unión Europea y de la Competencia, Madrid, 205, enero – febrero, 2000, p. 11.

⁹ BELLAMY, Christopher y Graham CHILD. Derecho de la competencia en el mercado común. Madrid: Editorial Civitas, 1992, p. 85.

Ver Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI del 6 de octubre de 2010, sobre prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en Huaraz, mediante la cual se sancionó la recomendación de una asociación de transportistas y el acuerdo de sus asociados.

Cabe mencionar que cuando las declaraciones realizadas por los representantes de una asociación empresarial se encuentren dirigidas a provocar una actuación coordinada de las empresas, afectando la libre competencia, corresponderá sancionar y adoptar las medidas necesarias para prevenir eventuales conductas que limiten las libertades económicas de las empresas y restrinjan la competencia, en perjuicio de los consumidores. La experiencia comparada nos muestra ejemplos de que este tipo de prácticas han sido consideradas como manifestaciones de conductas anticompetitivas. Así, por ejemplo, la Oficina de Comercio Leal del Reino Unido (Office of Fair Trading) ha reconocido que una exhortación oral de una agremiación empresarial puede ser considerada como una recomendación anticompetitiva e infractora del Tratado de la Unión Europea aun cuando no haya sido completamente acatada por los miembros de la asociación: *"Una recomendación de una asociación de empresas puede ser también una decisión, como también una exhortación oral que tiene la intención de ser seguida por sus miembros. Este será el caso incluso si la recomendación no es obligatoria para los miembros o si no ha sido completamente cumplida."* Traducción libre de: *"A recommendation of an association of undertakings may also be a decision, as may an oral exhortation which it is intended that members should follow. This will be the case even if the recommendation is not binding on the members or has not been fully complied with"*. Office of Fair Trading. Trade associations, professions and self-regulating bodies, 2004, p. 6.

En el mismo sentido se ha pronunciado la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD por sus siglas en inglés) al señalar que: *"(...) cualquier decisión, recomendación u otra actividad de las asociaciones puede ser capaz de restringir la competencia entre los miembros de la asociación. Las decisiones no requieren ser formales o vinculantes, ni tampoco deben ser completamente cumplidas para caer dentro del ámbito de las reglas antitrust, dado que tienen un apreciable efecto en la competencia. Las decisiones o recomendaciones no tienen que ser aprobadas expresamente por los miembros de la asociación para dar lugar a responsabilidad antitrust; incluso una exhortación oral puede activar la responsabilidad antitrust si está dirigida a que los miembros la acaten."* Traducción libre de: *"(...) any decision, recommendation or other activity of the association may be capable of restricting competition between the members of the association. Decisions do not need to be formal or binding, nor do they have to be fully complied with to fall within the scope of antitrust rules, provided that they have an appreciable effect on competition. Decisions or recommendations do not have to be expressly approved by the members of the association to give rise to antitrust liability; even an oral exhortation may trigger antitrust liability if it is intended that members should abide by it."* OECD. Potential Pro-Competitive and Anti-Competitive Aspects of Trade/Business Associations. Policy Roundtable, 2007, p. 29-30.

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros**INDECOP**

apreciados en conjunto por la autoridad de competencia para poder extraer presunciones que logren formarle convicción respecto de los hechos investigados¹⁰.

41. Al respecto, el artículo IV del Título Preliminar de la Ley 27444 establece que el procedimiento administrativo se sustenta, entre otros, en el principio de verdad material. Según este principio, 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 ley¹¹.
42. Por su parte, el artículo 166 de la Ley 27444 establece que los hechos invocados o que fueren conducentes para decidir el resultado de un procedimiento podrán ser objeto de todos los medios de prueba necesarios, salvo aquellos prohibidos por disposición expresa. Como puede advertirse, considerando que no existen pruebas tasadas, cualquier tipo de medio probatorio servirá para acreditar la comisión de una práctica restrictiva de la competencia, incluidos los sucedáneos de los medios probatorios constituidos por los indicios y presunciones¹².
43. Los sucedáneos de los medios probatorios son auxilios establecidos por la ley o asumidos por la autoridad para lograr la finalidad de los medios probatorios, corroborando, complementando o sustituyendo el valor o alcance de éstos. Dentro de los sucedáneos de los medios probatorios se encuentran los indicios, entendidos como aquellos actos, circunstancias o signos, suficientemente acreditados, que adquieren significación en su conjunto cuando conducen a la autoridad a la certeza en torno a un hecho desconocido relacionado con la controversia. Por su parte, la presunción es el razonamiento lógico crítico que, a partir de uno o más indicios, lleva a la autoridad a la certeza del hecho investigado. Cabe señalar que el uso de los sucedáneos de los medios probatorios está reconocido por el Código Procesal Civil¹³, norma de aplicación supletoria al presente procedimiento.

¹⁰ Ver Resolución 276-97/TDC-INDECOP del 19 de noviembre de 1997, procedimiento seguido de oficio contra la Asociación Peruana de Avicultura y otros.

¹¹ **Ley 27444**

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:
(...)

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

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

¹² **Ley 27444**

Artículo 166.- Los hechos invocados o que fueren conducentes para decidir un procedimiento podrán ser objeto de todos los medios de prueba necesarios, salvo aquellos prohibidos por disposición expresa. (...)

¹³ **Código Procesal Civil**



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

44. La interrelación entre el indicio y la presunción consiste en que, a partir de uno o más indicios, se puede presumir como cierta la ocurrencia de un hecho. Del conjunto de indicios que aparecen probados en el expediente, se puede obtener inferencias que permitan a la autoridad presumir el hecho indicado. Los indicios son la fuente de donde se obtiene la presunción. Aquéllos son los hechos y ésta el razonamiento conclusivo¹⁴.
45. Así, los indicios son hechos que se acreditan por cualquiera de los medios probatorios que la ley autoriza a utilizar. Probada la existencia de los indicios, la autoridad encargada de resolver podrá utilizar el razonamiento lógico para inferir del conjunto de indicios la certeza de la ocurrencia de lo que es objeto del procedimiento. Negar la utilización de los sucedáneos de los medios probatorios sería negarle a la autoridad administrativa la posibilidad de efectuar un razonamiento lógico, posibilidad que está claramente admitida por la ley mediante la aplicación supletoria del Código Procesal Civil.
46. Al respecto, cabe recordar que la Comisión, la Sala de Defensa de la Competencia del Tribunal del Indecopi (en adelante, la Sala) y la autoridad jurisdiccional correspondiente han utilizado indicios y presunciones para el análisis de prácticas restrictivas de la competencia. De acuerdo con estas autoridades, los sucedáneos de los medios probatorios son relevantes en aquellos casos donde no existen pruebas directas (por ejemplo, porque los infractores han eliminado los rastros de su conducta). Así, para determinar la existencia de una práctica restrictiva de la competencia, es necesario recurrir al análisis de hechos indicadores que, en su conjunto y a través de un razonamiento lógico crítico, demuestren la ocurrencia del hecho investigado, quedando descartada la existencia de cualquier explicación alternativa razonable¹⁵.

Artículo 275. Finalidad de los sucedáneos.- 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. Indicio.- 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.

Artículo 277. Presunción.- Es el razonamiento lógico crítico que a partir de uno o más hechos indicadores lleva al Juez a la certeza del hecho investigado.
La presunción es legal o judicial.

¹⁴ DEVIS ECHANDIA, Hernando. Teoría general de la prueba judicial. Tomo II, páginas 611, 613 y 696.
"Es evidente que el indicio, como un hecho material, nada prueba, si no se le vincula a una regla de experiencia, mediante la presunción de hombre que en ella se basa, para deducir de aquél un argumento lógico - crítico (...). Por lo tanto, la presunción judicial no se identifica con el indicio, sino es apenas la base del argumento de prueba que el juez encuentra en el segundo, mediante la operación lógica - crítica que lo valora."
"El indicio es la prueba y la presunción judicial la consecuencia de la regla de experiencia o técnica que permite valorarla..."
"La presunción (...) es diferente del indicio, como la luz lo es de la lámpara que la produce. Del conjunto de indicios que aparecen probados en el expediente, obtiene el juez las inferencias que le permiten presumir el hecho indicado, pero esto no significa que se identifiquen, porque los primeros son la fuente de donde se obtiene la segunda, aquellos son los hechos y ésta el razonamiento conclusivo."

¹⁵ Para mayor detalle, ver las siguientes resoluciones:
- Resolución 105-96-TDC del 23 de diciembre de 1996, emitida en el procedimiento iniciado por denuncia de la Municipalidad Provincial de Lambayeque contra Cooperativa de Transportes San Pablo y otros, página 7.



47. Así, por ejemplo, en el procedimiento seguido por denuncia de Petróleos del Perú S.A. contra Rheem Peruana S.A. y Envases Metálicos S.A., por prácticas restrictivas de la competencia en la modalidad de concertación de precios en los procesos de selección convocados por la denunciante para la adquisición de cilindros de acero, la Comisión sancionó a las denunciadas basando su decisión en el uso de indicios y presunciones. Al respecto, la Comisión señaló lo siguiente¹⁶:

“... [S]i bien en el presente procedimiento no se ha encontrado una prueba directa que revele la existencia de convenios o acuerdos entre las empresas denunciadas respecto de los precios y/o volúmenes ofertados a Petroperú, existe una serie de hechos coincidentes en el tiempo frente a un mismo comprador ocurridos con posterioridad a una nutrida competencia a nivel de precios, hechos que de ninguna manera parecen responder a una situación de competencia efectiva y que sólo pueden ser explicados como el producto de un acuerdo previo entre las empresas denunciadas, más aun cuando los costos de transacción para concretar un acuerdo contrario al Decreto Legislativo N° 701 se ven notablemente reducidos por la existencia de un duopolio en el mercado analizado.”

La decisión de la Comisión fue confirmada por la Sala, a partir de los mismos indicios y presunciones. Sobre el particular, la Sala señaló lo siguiente¹⁷:

“... [E]sta Sala concuerda con la Comisión en el sentido que, en el presente caso, existe una serie de hechos coincidentes en el tiempo frente a un mismo comprador ocurridos con posterioridad a una fuerte competencia a nivel de precios que no responden a una situación de competencia efectiva y que sólo pueden ser explicados como el producto de un acuerdo previo entre las empresas denunciadas.

(...)

La sucesión de coincidencias y su perfecta consistencia con un acuerdo que maximice la utilidad de ambas en el contexto de una repartición del mercado, constituyen elementos de prueba que crean convicción en la Sala sobre la existencia de un acuerdo entre las empresas denunciadas.”

Finalmente, la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia confirmó esta decisión¹⁸, estableciendo que los indicios y presunciones identificados

- Resolución 004-97-INDECOPI-CLC del 21 de febrero de 1997, emitida en el procedimiento iniciado por denuncia de Petróleos del Perú S.A. contra Rheem Peruana S.A. y Envases Metálicos S.A., página 4.
- Resolución 255-97-TDC del 22 de octubre de 1997, emitida en el procedimiento seguido por Petróleos del Perú S.A. contra Rheem Peruana S.A. y Envases Metálicos S.A., página 8.
- Resolución de la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia del 8 de junio de 2000 (A.V. 71-98), emitida respecto del procedimiento iniciado por denuncia de Petróleos del Perú S.A. contra Rheem Peruana S.A. y Envases Metálicos S.A.
- Resolución 017-2000-INDECOPI/CLC del 18 de diciembre de 2000, emitida en el procedimiento iniciado por denuncia de Electro Sur Este S.A.A. contra Inti E.I.R.L., Percy Enríquez Esquivel – Ingeniero Contratista y Quiroga Contratistas Generales S.R.L., página 7.

¹⁶ Resolución 004-97-INDECOPI-CLC del 21 de febrero de 1997, página 7.

¹⁷ Resolución 255-97-TDC del 22 de octubre de 1997, páginas 12 y 13.

¹⁸ Resolución del 8 de junio de 2000 de la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia.



servían para sancionar la actuación de Rheem Peruana S.A. y Envases Metálicos S.A.

48. Del mismo modo, en el procedimiento iniciado por denuncia de Electro Sur Este S.A.A. contra Inti E.I.R.L., Percy Enríquez Esquivel y Quiroga Contratistas Generales S.R.L., por prácticas restrictivas de la competencia en la modalidad de concertación en el Concurso Público para la "Renovación de Redes de Distribución Secundaria de la Zona Céntrica de Puerto Maldonado S.S.E.E. 211, 405, 305 311", nuevamente, la Comisión sancionó a las denunciadas basando su decisión en el uso de indicios y presunciones. Al respecto, la Comisión señaló lo siguiente¹⁹:

"Es conveniente precisar que tanto la Comisión de Libre Competencia como la Sala de Defensa de la Competencia del Tribunal del Indecopi se han pronunciado en el sentido de declarar que este tipo de coincidencias resultan fuertes indicios de concertación, dentro de procesos de adquisición pública realizados a través de concursos con propuestas presentadas en sobre cerrado y mediante invitación a ofrecer.

(...)

De otro lado, esta Comisión considera que los indicios de concertación detallados previamente, evaluados de forma integral y en conjunto, no permiten encontrar una explicación razonable para justificar todas las coincidencias encontradas, sin dejar de pensar en la existencia de un acuerdo previo entre los postores del Proceso de Adjudicación Directa."

49. En consecuencia, no es necesario encontrar una prueba directa, como un documento firmado o la grabación de una reunión, para acreditar que determinadas empresas acordaron restringir la competencia sino que basta con que los indicios y presunciones determinados por la autoridad de competencia permitan comprobar la existencia de una práctica concertada.
50. En el presente caso, no se cuenta con pruebas directas de la existencia de un acuerdo para fijar un precio entre las Empresas ni de una recomendación de los señores Apaza y Ángles. Por lo tanto, para identificar o descartar la existencia de una práctica concertada, se recurrirá a los sucedáneos de los medios probatorios constituidos por los indicios y presunciones.

3.2. DESCRIPCIÓN DEL MERCADO INVESTIGADO

51. El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo 017-2009-MTC, define los servicios de transporte de pasajeros de la siguiente manera: (i) servicio de transporte de ámbito provincial, como aquel que se realiza para trasladar personas exclusivamente al interior de una provincia. Se considera también transporte provincial al que se realiza al interior de una región, cuando ésta tiene una sola provincia; (ii) servicio de transporte de ámbito regional, como aquel que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias diferentes, exclusivamente en una

¹⁹ Resolución 017-2000-INDECOPI/CLC del 18 de noviembre de 2000, página 9.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

misma región; y, (iii) servicio de transporte de ámbito nacional, como aquel que se realiza para trasladar personas y/o mercancías entre ciudades o centros poblados de provincias pertenecientes a regiones diferentes²⁰.

52. En el presente caso, el servicio que brindan las Empresas se realiza en la Región Puno, específicamente entre los distritos de Puno y Juliaca, correspondientes a las provincias de Puno y San Román, respectivamente, por lo que la fijación concertada de precios entre las Empresas será evaluada respecto del mercado de ámbito regional (interprovincial).
53. Por su parte, las recomendaciones de los señores Apaza y Ángles para incrementar el precio del servicio de transporte de pasajeros será evaluada respecto de los mercados de ámbito provincial (urbano), regional (interprovincial) y nacional (interregional).

3.3. ANÁLISIS DE LAS CONDUCTAS INVESTIGADAS

3.3.1. Sobre las recomendaciones de los señores Apaza y Ángles para incrementar el precio del servicio de pasajeros en Puno

54. El 30 de abril de 2010, el señor Apaza declaró al diario puneño Correo que, a partir del 3 de mayo de 2010, el precio de servicio de transporte urbano de pasajeros subirá a S/. 0.70. A continuación, se transcribe la nota periodística correspondiente²¹:

MANTIENEN TARIFA DE ESTUDIANTES

Desde el lunes pasaje urbano sube a s/.0.70

30 de Abril del 2010

PUNO Desde el lunes 3 de mayo el pasaje urbano subirá a 70 céntimos, reveló el presidente de los transportistas del sector urbano, Porfirio Apaza.

¿Sabemos que esta es una mala noticia para la población, pero el responsable de esta situación es el Gobierno Central, porque ha retirado el subsidio a los combustibles?, dijo el dirigente.

Apaza dijo que sólo el pasaje adulto se incrementó en 20 céntimos, y se mantienen las tarifas universitaria y escolar.

20

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:

(...)

3.66 Servicio de Transporte de ámbito Provincial: Aquel que se realiza para trasladar personas exclusivamente al interior de una provincia. Se considera también transporte provincial a aquel que se realiza al interior de una región cuando ésta tiene una sola provincia.

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.

3.68 Servicio de Transporte de ámbito Nacional: Aquel que se realiza para trasladar personas y/o mercancías entre ciudades o centros poblados de provincias pertenecientes a regiones diferentes. En el caso del transporte de mercancías se considera transporte de ámbito nacional también al transporte que se realiza entre ciudades o centros poblados de la misma región.

(...)

21

Ver:

http://www.correoperu.com.pe/correo/nota.php?txtEdi_id=18&txtSecci_id=61&txtSecci_parent=0&txtNota_id=341328



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

Dijo que por distancia se cobrará 80 céntimos, como es el caso de Yanamayo a Jayllihuaya.

El dirigente dijo que escucharán la propuesta de la población sobre el alza.

55. Como se puede apreciar, mediante esta declaración, el señor Apaza, en su calidad de Presidente de la Asociación de Transportistas del Sector Urbano, no solo afirmó que el precio del servicio de transporte urbano de pasajeros se incrementará en Puno, sino que incluso precisó el monto y la fecha exacta en que se producirá el incremento.
56. En similar sentido, el 3 de mayo de 2010, el señor Ángles declaró al diario puneño Los Andes que, a partir de esa fecha, los precios del servicio de transporte urbano, interprovincial e interregional se incrementarán en S/. 0.20, S/. 0.50 y S/. 5.00, respectivamente. A continuación, se transcribe la nota periodística correspondiente²²:

Costo de pasajes suben a partir de hoy

Escribe: VICTOR ORTEGA VARGAS | **Economía** - 03 may 2010

El presidente de la Federación Regional de Transportistas, Choferes y Afines, Milton Angles Bejar, anunció que a partir de hoy el costo de los pasajes urbanos, interprovinciales e interregionales, sufrirán un alza, debido a la suba de los combustibles a nivel nacional.

Como se recuerda, hace una semana el Gobierno decidió no seguir aportando el subsidio al Fondo de Estabilización de los combustibles, por ello los más de dos mil transportistas decidieron incrementar el costo de los pasajes para no menoscabar su economía.

Angles Bejar detalló, que el costo de pasaje urbano ascenderá a 0.20 céntimos de sol, mientras que el interprovincial ascenderá a 0.50 céntimos de sol, mientras que el costo del pasaje interregional se incrementará en cinco nuevos soles.

57. Como se puede observar, mediante esta declaración, el señor Ángles, en su calidad de Presidente de la Federación Regional de Transportistas, Choferes y Afines, no sólo anunció que los precios de los servicios que denomina de transporte urbano, interprovincial e interregional de pasajeros se incrementarán en Puno sino que incluso precisó el monto y la fecha exacta en que se producirá el incremento.
58. Asimismo, el 6 de mayo de 2010, el señor Ángles declaró a la radio puneña Onda Azul que el incremento de precios se mantendrá. A continuación, se transcribe la nota periodística correspondiente²³:

En Puno transportistas aseguran que no bajarán precio de pasajes

Publicado el día jueves 06 de mayo del 2010 a las 08:18

En la región Puno los transportistas mantendrán la suba del precio de los pasajes por la alza de combustible, así lo dio a conocer Milton Angles Béjar, presidente de la Federación Regional de Transportistas Choferes y

²² Ver: <http://www.losandes.com.pe/Economia/20100503/35645.html>

²³ Ver: <http://www.radicondaazul.com/?c=noticia&id=6197>

Afines, al precisar que esa decisión fue cada sector y en equivalencia a sus necesidades.

Dijo además que cuando el Gobierno Central retiró la bolsa de contingencia al combustible, cada tres meses el precio de este elemento estará subiendo.

Ante otras subas del precio del combustible para los próximos días, Anglés negó que vayan hacer otro incremento en el precio. – NMJ

59. Como se puede apreciar, mediante esta declaración, el señor Ángles, en su calidad de dirigente transportista, comunicó la decisión de mantener el incremento del precio de los servicios de transporte de ámbito provincial, regional y nacional en Puno.
60. Sobre el particular, cabe recordar que, en un mercado con varios competidores, como el de servicio de transporte de pasajeros en Puno, un transportista puede verse disuadido de incrementar sus precios si no tiene la seguridad de que los demás transportistas también lo harán. En ese sentido, las declaraciones de los representantes o presidentes de un gremio, como los señores Apaza y Ángles, pueden tener el efecto de persuadir a los transportistas de que pueden incrementar sus precios en la confianza de que los demás transportistas también lo harán, situación que resulta contraria al funcionamiento eficiente del proceso competitivo.
61. Si bien los señores Apaza y Ángles no afirmaron expresamente que todos los transportistas estaban obligados a incrementar sus precios, al haber utilizado los diarios puneños Correo y Los Andes, y la radio puneña Onda Azul, para precisar el monto y la fecha exacta en que se producirá el incremento, sus declaraciones fueron idóneas para que el mayor número de empresas asociadas y no asociadas que accedieran a estos medios de comunicación masiva, incrementen el precio del transporte en el monto sugerido y a partir de la fecha mencionada, por lo que estas declaraciones son consideradas como una recomendación de las asociaciones de transportistas que representan.

Es preciso indicar que, en todo momento, las referidas personas se han identificado como dirigentes de sus respectivas asociaciones y han sido reconocidas como tales por los medios de comunicación.

62. Por otro lado, esta Secretaría Técnica ha verificado que el incremento de precios anunciado por los señores Apaza y Ángles se aplicó en la realidad, tal como se desprende de las siguientes notas periodísticas publicadas posteriormente en la página web de la radio puneña Onda Azul²⁴:

Rechazo unánime a la suba pasajes en Puno, Juliaca e Ilave

Publicado el día lunes 10 de mayo del 2010 a las 07:14

En un vox populi realizados (sic) por Onda Azul Noticias en las ciudades de Ilave, Juliaca y Puno los usuarios coincidieron estar en total desacuerdo con la suba del precio de pasajes.

²⁴

Ver: <http://www.radioondaazul.com/?c=noticia&id=6295>, <http://www.radioondaazul.com/?c=noticia&id=6566>



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

En Collao llave, los entrevistados calificaron como exagerado, injusto y sobre todo afecta mucho a los estudiantes que a diario se trasladan hacia la ciudad de Puno, sostuvieron.

En la ciudad de Juliaca, los pasajeros entrevistados en el terminal zonal, expresaron que los transportistas deben ser realistas al momento de fijar el precio de las tarifas, porque muchas veces en las horas puntas incrementan aún más el precio, dijeron.

Mientras en la ciudad de Puno, la población entrevistada argumentó que la suba de pasajes afecta a la economía familiar, mostrando así un desacuerdo unánime sobre el incremento de pasajes.

Por su parte el presidente de la Central de Barrios de Puno, Francisco Ávila Macedo, refirió que el día de hoy estarán participando de la reunión de los transportistas, con la finalidad de pedirles la reconsideración de esa suba.

A criterio de Ávila Macedo, la suba que han realizado los transportistas en el precio de los pasajes no se justifica, debido que el incremento del precio del combustible no fue excesivo "Ellos están realizando un incremento de más del 100% y eso no nos parece justo" apuntó.

Cabe recordar que los transportistas desde el pasado sábado han incrementado en S/.0.50 céntimos más el precio de pasaje, es así que los transportistas tipo combi ahora cobran S/. 3.00 nuevos soles, mientras en los buses la tarifa (sic) es de S/. 2.50 nuevos soles.

En Puno transportistas no descartan seguir subiendo los pasajes

Publicado el día martes 18 de mayo del 2010 a las 09:20

Dirigente de los transportistas de la ciudad de Puno consideran que con las próximas subas del precio de los combustibles, igual tendrán que subir el precio de los pasajes, refirió Milton Angles Bejar, presidente de la Federación Regional de Transportistas Choferes y Afines, luego de que ayer se suspendiera la reunión para ver el incremento del precio de los pasajes.

Angles Bejar, considera que en los siguientes días se va seguir dando la suba del combustible, debido que el Gobierno Central quitó la bolsa de contingencia que lo venía mantenía estable.

"Si los universitarios aceptarían que el incremento del pasaje se ha (sic) proporcional con el incremento del combustible que se va dar en los siguientes días, no habría ningún problema para los transportistas" apuntó el dirigente. – NMJ

63. Asimismo, las cuarenta (40) declaraciones realizadas el 11, 12 y 13 de mayo de 2010 permitieron confirmar que el incremento de precios anunciado por los señores Apaza y Ángles se aplicó en la realidad. En efecto, luego de las declaraciones de los dirigentes transportistas, los choferes de las unidades de transporte de las siguientes empresas manifestaron que incrementaron el precio del pasaje de ámbito provincial (urbano) en S/. 0.50:

- Virgen de Fátima subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
- Sur Andino subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.

C



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

- Dorado Express subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - El Veloz subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - Transporte Juliaca subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - San Francisco de Borja subió de S/. 3.50 a S/. 4.00, en la ruta Juli-Puno y viceversa.
 - San Miguel de Llave subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - Servicios Perú subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - San Salvador subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - Llave Perú subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Llave-Puno y viceversa.
64. En tal sentido, queda demostrado que los señores Apaza y Ángles realizaron prácticas colusorias horizontales en la modalidad de recomendaciones anticompetitivas, destinadas a incrementar los precios de los servicios de transporte de pasajeros de ámbito provincial, regional y nacional en Puno a partir de mayo de 2010.

3.3.2. Sobre la fijación concertada de precios entre empresas de transporte de ámbito regional

65. Como se mencionó, mediante la Resolución de Inicio, la Secretaría Técnica decidió, entre otros aspectos, iniciar de oficio un procedimiento administrativo sancionador contra las Empresas, por presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte de ámbito regional de pasajeros en Puno a partir de mayo de 2010 (primera fijación concertada) y a partir de agosto de 2011 (segunda fijación concertada). En tal sentido, a continuación corresponde evaluar si existen indicios suficientes para concluir que las Empresas realizaron las mencionadas conductas anticompetitivas.

Primera fijación concertada de precios

66. Un indicio lo constituyen las cuarenta (40) declaraciones de los choferes realizadas el 11, 12 y 13 de mayo de 2010. Estas declaraciones sirvieron para verificar que distintas empresas de transporte de ámbito regional incrementaron sus precios en S/. 0.50. Cabe señalar que los precios subieron de acuerdo con las recomendaciones de los señores Apaza y Ángles.
67. En efecto, de acuerdo con las declaraciones referidas en el párrafo precedente, las siguientes empresas realizaron un incremento de S/. 0.50:
- Virgen de Fátima subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - Sur Andino subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.

C



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

- Dorado Express subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - El Veloz subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - Transporte Juliaca subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - San Francisco de Borja subió de S/. 3.50 a S/. 4.00, en la ruta Juli-Puno y viceversa.
 - San Miguel de Ilave subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - Servicios Perú subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - San Salvador subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
 - Ilave Perú subió de S/. 2.50 a S/. 3.00, en la ruta Ilave-Puno y viceversa.
68. Sin embargo, se ha verificado que no todas las unidades de transporte incrementaron el precio debido a que se han encontrado contradicciones en el precio declarado, así, por ejemplo, para el caso de Sur Andino, el 71% de choferes entrevistados informaron que incrementaron el precio; para el caso de El Veloz, el 50% de choferes entrevistados informaron que incrementaron el precio; para el caso de San Francisco de Borja, el 66% de choferes entrevistados informaron que incrementaron el precio; y, para el caso de San Miguel de Ilave, el 66% de choferes entrevistados informaron que incrementaron el precio.
- Del total de 187 unidades de las empresas investigadas, solo 30 unidades de transporte incrementaron el precio de transporte, lo que representa el 16% del total.
69. Es decir, respecto de esta primera fijación concertada de precios, se ha verificado que: i) al interior de cada empresa, algunas unidades de cada empresa no incrementaron el precio según las recomendaciones dadas por los señores Apaza y Ángles; ii) no todas las empresas incrementaron el precio; y, iii) no se ha verificado algún indicio adicional como reuniones previas entre las empresas investigadas para incrementar el precio del transporte en Puno.
70. Así, estas inconsistencias en los elementos probatorios descartan, para este caso en particular, la hipótesis anticompetitiva señalada en la Resolución de Inicio, motivo por el cual, se concluye que no existen indicios suficientes para sancionar a las siguientes empresas por presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte interprovincial de pasajeros en Puno a partir de mayo de 2010:
- Virgen de Fátima.
 - Sur Andino.
 - Dorado Express.
 - El Veloz.
 - Transporte Juliaca.
 - San Francisco de Borja.

C



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

- San Miguel de Ilave.
 - Servicios Perú.
 - San Salvador.
 - Ilave Perú.
71. Cabe indicar que el hecho de que se haya determinado que los señores Apaza y Ángles formularan una recomendación destinada al incremento de los pasajes y que luego este incremento se haya verificado en la práctica, no implica necesariamente que las empresas que incrementaron el precio de los pasajes se hayan puesto de acuerdo para subir el precio más aún cuando existen elementos que descartan dicha hipótesis como en el presente caso.

Segunda fijación concertada de precios

72. Como se indicó, la Secretaría Técnica decidió iniciar un procedimiento sancionador a las Empresas por presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte interprovincial de pasajeros en Puno a partir de agosto de 2011. Para evaluar esta segunda fijación concertada de precios, se recurrirá a tres indicios que, evaluados de manera conjunta, permitirán comprobar la existencia de la conducta anticompetitiva investigada.

a) Reunión para acordar precios

73. Según la declaración del señor Ángles el 31 de agosto de 2011 en el diario puneño Los Andes, se realizó una reunión entre las empresas de transporte de ámbito regional para debatir el incremento del precio analizado. A continuación, se transcribe la nota periodística correspondiente²⁵:

B. Jefe de INDECOPI: “el libre mercado es quien decidirá la suba de los pasajes”

C. Escribe: JIMMY VALENCIA UNTAMA | Sociedad - 31 ago 2011

Ante la suba de 0.50 céntimos del pasaje interurbano de Puno a Juliaca y viceversa, el jefe del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI-Puno), Juan Pilco Herrera, señaló que “el libre mercado es quien decidirá el incremento de los pasajes en la región”.

(...)

TRANSPORTISTAS DEBATIERON

Asimismo, Milton Ángles Béjar, presidente de la Federación Regional de Transportistas Choferes y Afines de Puno, manifestó que tuvieron una reunión, donde debatieron la suba de los pasajes, el peaje de PROVIAS y la Ordenanza Regional N° 010. “El incremento del combustible se dio el sábado en aproximadamente 0.40%, ello equivale 20 centavos, sin embargo el problema surge cuando se suma el precio total del combustible”, indicó.

Seguidamente, Ángles Béjar mencionó que hubo tres subas en tres meses, las dos primeras alzas fueron dadas por el ex presidente aprista Alan

²⁵

Ver: <http://www.losandes.com.pe/Sociedad/20110831/54671.html>



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

*García Pérez y esta última llegó a incrementar el costo a 70 centavos”,
puntualizó.*

[Énfasis agregado]

74. Así, se trataría de una reunión entre el señor Ángles y representantes de las Empresas para tratar el incremento del precio de transporte de ámbito regional en Puno, por lo que esta declaración es un elemento importante que demuestra la coordinación entre los agentes económicos para fijar de manera concertada el precio del servicio de transporte en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
75. Asimismo, en los descargos de San Francisco de Borja y El Veloz se evidencia que existió una reunión en la que participaron dichas empresas, el señor Ángles como dirigente transportista, y empresas de transporte, con la finalidad de incrementar el precio del transporte en Puno, como se puede leer a continuación:

Declaración de San Francisco de Borja

*Se debe tener presente que la suba del pasaje se debió a una reunión que tuvimos **todas las empresas de transporte**, juntamente con el presidente de la Federación Regional de Transportes de la ciudad de Puno, motivo por el cual mi representada hizo subir los pasajes, al igual que las diferentes empresas que prestan servicio urbano, interprovincial, e interregionales, con lo que se demuestra que por la suba del combustible a nivel nacional, es que se optó (sic) por el alza de los pasajes, siendo esto necesario para mantener la economía de mi representada, considerando que con la suba del combustible se ponía en peligro la subsistencia de los miembros de las personas que dependen del trabajo de mi representada, privándonos del derecho a trabajar libremente, derecho amparado en el Art. 2 inciso 15 de la Constitución Política del Estado, que establece: “... toda persona tiene derecho a trabajar libremente, con sujeción a Ley ...”, lo que no ha sido tomado en cuenta por el INDECOPI, procediendo de manera INQUISITIVA.*

(énfasis agregado)

Declaración de El Veloz

*Mi representada así como **las diferentes empresas** que prestan servicios interprovinciales, **hemos acordado incrementar los pasajes**, por el incremento del consto (sic) del combustible a nivel nacional, pues el mismo era justo y necesario, con la finalidad de no menoscabar nuestra economía.*

76. De acuerdo con las declaraciones antes referidas, se puede concluir que, a fines de agosto de 2011, se realizó una reunión en la que participó el señor Ángles, en su calidad de Presidente de la Federación Regional de Transportistas, Choferes y Afines, y las empresas de transporte, acordando incrementar el precio del pasaje en la ruta Juliaca-Puno.

b) Declaraciones de las denunciadas

77. El Veloz y San Francisco de Borja mencionaron en sus descargos que dichas empresas y otras empresas de transporte acordaron el incremento del precio del servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional, según se lee a continuación:

Declaración de El Veloz

Mi representada así como las diferentes empresas que prestan servicios interprovinciales, hemos acordado incrementar los pasajes, por el incremento del consto (sic) del combustible a nivel nacional, pues el mismo era justo y necesario, con la finalidad de no menoscabar nuestra economía.

Asimismo, se debe tener presente que no únicamente mi representada hizo subir los pasajes, sino las diferentes empresas que prestan servicio urbano, interprovincial, e interregionales (sic), con lo que se demuestra que por la suba del combustible a nivel nacional, es que se optó (sic) por el alza de los pasajes, siendo esto necesario para mantener la economía de mi representada, considerando que con la suba del combustible se ponía en peligro la subsistencia de los miembros de las personas que dependen del trabajo de mi representada, privándonos del derecho a trabajar libremente, derecho amparado en el Art. 2 inciso 15 de la Constitución Política del Estado, que establece: “... toda persona tiene derecho a trabajar libremente, con sujeción a Ley ...”, lo que no ha sido tomado en cuenta por el INDECOPI, procediendo de manera INQUISITIVA.

El INDECOPI no ha tomado en cuenta la suba del combustible, el mismo que es a nivel nacional, pues el consto (sic) que hizo subir mi representada es de cincuenta centimos (sic) siendo el pasaje anterior S/. 3.00 y actualmente es S/. 3.50, y por lo mismo se incrementó cincuenta céntimos, monto que no es mucho, y ante la suba del combustible se puso en graves aprietos a mi representada, y por tal motivo se subió el pasaje, considerando la economía de mi representada y las personas que dependen del mismo, a fin de no vulnerar el principio de economía.

(énfasis agregado)

Declaración de San Francisco de Borja

Mi representada así como las diferentes empresas que prestan servicios interprovinciales, hemos acordado incrementar los pasajes, por el incremento del costo del combustible esto a nivel nacional, pues el mismo era justo y necesario, con la finalidad de no menoscabar nuestra economía.

(énfasis agregado)

78. Estas declaraciones son elementos importantes, puesto que abonan a favor de la tesis de que las Empresas concertaron el precio del servicio de transporte de ámbito regional en Puno. En efecto, se trata de la aceptación por parte de dos empresas de transporte investigadas, que ellas y otras empresas establecieron, de manera concertada, el importe del incremento del precio del servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional en S/. 0.50.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

c) Ejecución del acuerdo

79. A continuación, corresponde determinar si todas o algunas de las Empresas ejecutaron el acuerdo para incrementar el precio del servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional a partir de agosto de 2011, es decir, si incrementaron a S/. 3.50 el precio del pasaje en la ruta Juliaca-Puno y viceversa.
80. Al respecto, como se ha mencionado, mediante Memorando 0807-2011-2011/INDECOPÍ-PUN del 27 de setiembre de 2011, la ORI Puno remitió a esta Secretaría Técnica veintiocho (28) declaraciones levantadas el 15 de setiembre de 2011 a ocho empresas²⁶, acerca del incremento de los precios del servicio de transporte interprovincial de pasajeros en Puno.

De acuerdo con las referidas declaraciones, esta Secretaría Técnica ha podido verificar que las siguientes empresas realizaron un incremento de S/. 0.50, es decir, el precio del servicio de transporte de ámbito regional se incrementó de S/. 3.00 a S/. 3.50, en la ruta Juliaca-Puno y viceversa:

- Virgen de Fátima.
- Sur Andino.
- Dorado Express.
- El Veloz.
- Transporte Juliaca.
- San Francisco de Borja.

En adelante, cuando se haga referencia a las empresas antes mencionadas, se las denominará, las Investigadas.

81. En efecto, se ha verificado que todas las unidades de transporte entrevistadas incrementaron el precio, así, por ejemplo, para el caso de Virgen de Fátima, Sur Andino, Dorado Express, El Veloz, Juliaca y San Francisco de Borja, el 100% de choferes entrevistados de dichas empresas informaron que incrementaron el precio.

Del total de 187 unidades de las empresas investigadas, las 24 unidades de transporte entrevistadas incrementaron el precio de transporte.

82. Por lo tanto, queda demostrado que las Investigadas ejecutaron el acuerdo adoptado a fines de agosto de 2011, es decir, incrementaron sus precios de S/. 3.00 a S/. 3.50.
83. Asimismo, en base a la información obtenida en las declaraciones, se ha elaborado el Cuadro 1 en el que se observa lo siguiente: i) las unidades de transporte de seis (6) empresas que prestan el servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional en la ruta Juliaca-Puno y viceversa incrementaron sus precios entre el 27 de agosto y el 4 de setiembre de 2011; y, ii) el incremento fue en un mismo valor (S/. 0.50).

²⁶ Se tomaron declaraciones a choferes de las unidades de las empresas Virgen de Fátima, Sur Andino, Dorado Express, El Veloz, Transporte Juliaca, San Francisco de Borja, San Pedro y Express San Pedro.

Cuadro 1
Precio del pasaje del Segundo Incremento

Empresa	Precio antes del incremento	Precio después del incremento	Fecha del incremento
Virgen de Fátima	S/. 3.00	S/. 3.50	27-29 de agosto y 4 de setiembre 2011 ²⁷
Sur Andino	S/. 3.00	S/. 3.50	29 de agosto 2011 ²⁸
Dorado Express	S/. 3.00	S/. 3.50	27 de agosto 2011 ²⁹
El Veloz	S/. 3.00	S/. 3.50	1 de setiembre 2011 ³⁰
Transporte Juliaca	S/. 3.00	S/. 3.50	1 de setiembre 2011 ³¹
San Francisco de Borja	S/. 3.00	S/. 3.50	1 de setiembre 2011 ³²

Fuente: Declaraciones de los choferes de las empresas de transporte de la ruta Juliaca-Puno
Elaboración: Secretaría Técnica

84. En consecuencia, realizando una evaluación conjunta de todos los indicios obtenidos en la tramitación del procedimiento, es decir, la declaración del señor Ángles sobre una reunión en la que él participó con los representantes de las Investigadas para tratar el incremento del precio de transporte de ámbito regional en Puno, las declaraciones de El Veloz y San Francisco de Borja en las que dichas empresas afirman haber acordado con otras empresas el incremento del precio del transporte y las declaraciones de los choferes de las Investigadas, quienes afirmaron que el pasaje se incrementó en S/. 0.50 (importe acordado por las Investigadas), se concluye, de manera fehaciente, que las siguientes empresas que brindan el servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional en Puno incrementaron, de manera concertada, el precio del pasaje en la ruta Juliaca-Puno a partir de agosto de 2011:

- Virgen de Fátima.
- Sur Andino.
- Dorado Express.
- El Veloz.
- Transporte Juliaca.
- San Francisco de Borja.

3.4 ANÁLISIS DE LOS ARGUMENTOS DE DEFENSA

85. Cabe mencionar que todas las Empresas y los señores Apaza y Ángles han sido debidamente notificados, pero sólo El Veloz, San Francisco de Borja, Dorado Express y San Salvador han presentado sus descargos, motivo por el cual, a continuación, se evaluarán los descargos de las referidas empresas.

²⁷ Foja 219, 230, 231, 237, 238, 239, 240 del Expediente.

²⁸ Foja 226 del Expediente.

²⁹ Foja 229 del Expediente.

³⁰ Foja 223 del Expediente.

³¹ Foja 236 del Expediente.

³² Foja 227 del Expediente. Cabe mencionar que el entrevistado declaró que la fecha del incremento se realizó dos semanas antes de la fecha de la entrevista, que fue el 15 de setiembre de 2011. Considerando que la declaración se realizó el 15 de setiembre de 2011, la fecha del incremento sería el 1 de setiembre de 2011.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

3.4.1. Sobre la decisión de incrementar el precio del pasaje como consecuencia de los incrementos del combustible, repuestos e insumos

86. Al respecto, El Veloz y San Francisco de Borja han mencionado que el incremento del precio del pasaje fue producto de un acuerdo adoptado entre las empresas que brindan el servicio de transporte de pasajeros en Puno y han justificado su decisión en el alza del precio del combustible, según se lee a continuación:

Declaración de El Veloz

Mi representada así como las diferentes empresas que prestan servicios interprovinciales, hemos acordado incrementar los pasajes, por el incremento del consto (sic) del combustible a nivel nacional, pues el mismo era justo y necesario, con la finalidad de no menoscabar nuestra economía.

Asimismo, se debe tener presente que no únicamente mi representada hizo subir los pasajes, sino las diferentes empresas que prestan servicio urbano, interprovincial, e interregionales (sic), con lo que se demuestra que por la suba del combustible a nivel nacional, es que se optó (sic) por el alza de los pasajes, siendo esto necesario para mantener la economía de mi representada, considerando que con la suba del combustible se ponía en peligro la subsistencia de los miembros de las personas que dependen del trabajo de mi representada, privándonos del derecho a trabajar libremente, derecho amparado en el Art. 2 inciso 15 de la Constitución Política del Estado, que establece: " ...toda persona tiene derecho a trabajar libremente, con sujeción a Ley ...", lo que no ha sido tomado en cuenta por el INDECOPÍ, procediendo de manera INQUISITIVA.

El INDECOPÍ no ha tomado en cuenta la suba del combustible, el mismo que es a nivel nacional, pues el consto (sic) que hizo subir mi representada es de cincuenta centimos (sic) siendo el pasaje anterior S/. 3.00 y actualmente es S/. 3.50, y por lo mismo se incrementó cincuenta céntimos, monto que no es mucho, y ante la suba del combustible se puso en graves aprietos a mi representada, y por tal motivo se subió el pasaje, considerando la economía de mi representada y las personas que dependen del mismo, a fin de no vulnerar el principio de economía.

Declaración de San Francisco de Borja

Mi representada así como las diferentes empresas que prestan servicios interprovinciales, hemos acordado incrementar los pasajes, por el incremento del costo del combustible esto a nivel nacional, pues el mismo era justo y necesario, con la finalidad de no menoscabar nuestra economía.

Se debe tener presente que la suba del pasaje se debió a una reunión que tuvimos todas las empresas de transporte, juntamente con el presidente de la Federación Regional de Transportes de la ciudad de Puno, motivo por el cual mi representada hizo subir los pasajes, al igual que las diferentes empresas que prestan servicio urbano, interprovincial, e interregionales, con lo que se demuestra que por la suba del combustible a nivel nacional,

CA



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

es que se opto (sic) por el alza de los pasajes, siendo esto necesario para mantener la economía de mi representada, considerando que con la suba del combustible se ponía en peligro la subsistencia de los miembros de las personas que dependen del trabajo de mi representada, privándonos del derecho a trabajar libremente, derecho amparado en el Art. 2 inciso 15 de la Constitución Política del Estado, que establece: "... toda persona tiene derecho a trabajar libremente, con sujeción a Ley ...", lo que no ha sido tomado en cuenta por el INDECOPI, procediendo de manera INQUISITIVA.

87. Así, de la lectura de los párrafos previos, queda comprobado que el Veloz y San Francisco de Borja participaron en una reunión a la que también asistió el señor Ángles en su calidad de dirigente transportista y que en la referida reunión adoptaron el acuerdo de incrementar el precio del servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional en Puno.
88. Por su parte, San Francisco de Borja ha señalado que el incremento del precio del pasaje se realizó como consecuencia del alza del precio del combustible, repuestos e insumos, según se lee a continuación:

De igual forma debo de indicar que no solo se incrementó el costo del pasaje por la suba del combustible, sino que también se debió a la suba de los repuestos como son llantas, aceites entre otros de mera necesidad, por que (sic) nos vimos afectados económicamente.

89. Al respecto, esta Comisión considera que las empresas, de manera individual, son libres para modificar sus términos comerciales como consecuencia de las variaciones de las condiciones del mercado. Así, por ejemplo, si existe una reducción de la demanda de un determinado bien o servicio, resultaría razonable que las empresas, de manera individual, decidan reducir sus precios para provocar una mayor demanda del bien o servicio comercializado.
90. Sin embargo, esta Comisión considera que las variaciones de determinadas condiciones en el mercado no pueden ser utilizadas como argumentos por las empresas para justificar alguna coordinación entre ellas y establecer un precio común, puesto que esta conducta se encuentra prohibida por afectar el proceso competitivo.
91. En ese sentido, la Sala Especializada en Defensa de la Competencia, mediante Resolución 0756-2013/SDC-INDECOPI del 10 de mayo de 2013, señaló lo siguiente³³:

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

CA

³³

Ver: http://sistemas.indecopi.gob.pe/sdc_Jurisprudencia/documentos/1-93/2013/Re0756.pdf



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

92. Es decir, los factores propios del mercado pueden generar una modificación en el precio del bien o servicio, sin embargo, esta decisión debe ser adoptada de manera individual por cada empresa, motivo por el cual, se desestima estos extremos de los argumentos de descargos.
93. Por su parte, Dorado Express y San Salvador han mencionado que el incremento del precio de los pasajes fue resultado de una decisión empresarial y no de un acuerdo adoptado entre las empresas que brindan servicios de transporte de pasajeros en Puno, según se lee a continuación:

Declaración de Dorado Express

No se puede negar que, de haberse producido motu proprio, o si se quiere por cuestiones única y exclusivamente de oferta y demanda, (...). Esto queda corroborado con las declaraciones de los propios encuestados, quienes a la pregunta ¿Razones del incremento? Contestaron, suba de combustibles y repuestos, etc. De igual modo a la pregunta ¿Quién tomó la decisión del incremento? Contestaron por los propietarios del vehículo. A la pregunta ¿Ha participado o conoce de alguna reunión de transportistas sobre el incremento de precios? Simplemente señalaron que no.

Es así como queda justificada y explicada la decisión en el incremento de precios de pasajes y de ninguna manera por un acuerdo concertado, decisión o recomendación de la Federación Regional de Transportistas, Choferes y Afines de Puno o la Asociación de Transportistas del Sector Urbano.

(...)

La libertad de gestión exige autonomía en la conducción de la empresa en el más amplio sentido, de suerte que el Estado, ni nadie, puedan imponer métodos de gestión o comportamientos destinados a obtener resultados. Esta es una de las facetas más relevantes de la libertad de empresa y que quizás en el fondo constituye su auténtico contenido, tal vez porque encierra o lleva implícita todas las demás garantías.

Declaración de San Salvador

Sexto.- Po (sic) lo tanto, la fijación concertada de precios a que se refiere el punto segundo de la parte resolutive de la Resolución Nro. 020-2011/ST-CLC-INDECOPÍ, el mismo que se nos atribuye indebidamente, no tiene fundamentos en los hechos realmente sucedidos en la prestación de servicio de transporte de pasajeros en la ruta Juliaca – Puno y viceversa, sino más bien lo que ocurre es que periódicamente en el interior de la empresa de mi representada realizamos evaluación de costos de operación que implica, costos de combustible (que dicho sea de paso ha sufrido consecutivos incrementos), mantenimiento del vehículo relativo a desgaste de llantas, repuestos e insumos varios, pago a chofer y cobrador por la labor del servicios (sic) realizado, pago de peaje, así como por los considerables costos que ha significado el mejoramiento del servicio al poner en ruta vehículos nuevos con mayores elementos de seguridad y mejores condiciones de prestación de servicios que la dirigencia de mi empresa ha considerado necesario y oportuno, determina establecer una

CA



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

relativa variación del costo sin que para ello y en ningún momento se haya recibido sugerencias, recomendaciones ni direcciones de ninguna otra empresa, asociación, dirigente o persona alguna, siendo tal acto de único y exclusivo proceder de la empresa de mi representada con referencia solo a los vehículos que pertenecen a la empresa San Salvador.

94. Al respecto, cabe señalar que el objeto del presente procedimiento es determinar si el incremento del precio del servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional en Puno fue realizado como consecuencia de una decisión empresarial autónoma o de una conducta anticompetitiva. Para ello, se recurre a los indicios y las presunciones. De esta manera se evalúa si existen suficientes elementos que analizados en conjunto pueden determinar la existencia o no de responsabilidad por la realización de conductas anticompetitivas.
95. Si bien pudo haber ocurrido un incremento del precio del combustible a nivel nacional, se evidencia que las empresas adoptaron una estrategia común frente a dicha alza, que las llevó a aumentar de manera conjunta el precio del servicio de transporte de pasajeros en S/. 0.50, lo que corroboraría una fijación concertada de precios de las Investigadas a partir de agosto de 2011.
96. Esta Comisión precisa que no es objeto de investigación la facultad que tiene toda persona para gestionar el desarrollo de su empresa, con arreglo al ordenamiento jurídico. Lo que se está investigando es si existió alguna conducta anticompetitiva por parte de las Investigadas, por lo que la sola referencia a la libertad de gestión, como parte de la libertad de empresa, no es un argumento de descargo suficiente, motivo por el cual, este extremo de los argumentos de descargos no es acogido.

3.4.2. Sobre aspectos de seguridad como justificación

97. Al respecto, El Veloz y San Francisco de Borja han mencionado que los pasajeros que contratan sus servicios viajan con todas las medidas de seguridad, según se lee a continuación:

Declaración de El Veloz

Asimismo se debe considerar que los pasajeros usuarios de mi representada viajan con todas las medidas de seguridad, debido a que cada vehículo de mi representada cuenta obligatoriamente con extintores, botiquines, asimismo cada asiento de los vehículos tiene cinturones de seguridad y demás medios de seguridad que se brindan a nuestros pasajeros, pues así como los usuarios viajan con todas las medidas de seguridad, es necesario hacer los mantenimiento (sic) de los extintores, botiquines, entre otros y así brindar el mejor servicio.

Declaración de San Francisco de Borja

Asimismo se debe considerar que los pasajeros usuarios de mi representada viajan con todas las medidas de seguridad, debido a que cada vehículo de mi representada cuenta obligatoriamente con extintores,



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

botiquines, asimismo cada asiento de los vehículos tiene cinturones de seguridad y demás medios de seguridad que brindamos a nuestros pasajeros, pues así como los usuarios viajan con todas las medidas de seguridad, es necesario hacer los mantenimientos respectivos de los extintores, botiquines, entre otros y así brindar el mejor servicio.

98. Sobre el particular, cabe mencionar que la implementación de medidas de seguridad no es objeto de evaluación en el presente procedimiento administrativo sancionador. Lo que se pretende demostrar o descartar es la comisión de conductas anticompetitivas destinadas a incrementar el precio del pasaje interprovincial en Puno.
99. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que, de conformidad con lo establecido por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo 017-2009-MTC³⁴, para realizar la prestación del servicio de transporte público, el transportista debe contar, entre otros elementos de emergencia, con extintores y botiquín, por lo que los argumentos de defensa de El Veloz y San Francisco de Borja son obligaciones que deben cumplir los agentes del sector transporte público de pasajeros, motivo por el cual, se considera que tampoco debe acogerse este extremo de los argumentos de descargos.

3.4.3. Sobre la falta de indicios

100. Al respecto, Dorado Express ha mencionado que la Secretaría Técnica no ha presentado elementos que demuestren la existencia de coordinación entre las Investigadas, según se lee a continuación:

De la propia descripción de las prácticas colusorias horizontales, se tiene que la misma requiere de un elemento esencial, como es: LA CONDUCTA COORDINADA CON EL OBJETO DE ELIMINAR, RESTRINGIR O LIMITAR LA COMPETENCIA; del contenido de la Resolución 020-2011/ST-CLC-INDECOPI, se tiene que no se señala que elementos hacen creer que han (sic) existido una coordinación para realizar conductas anticompetitivas con la intención de evitar se promueva la eficiencia económica en los mercados para el bienestar de los consumidores.
(...)

34

Reglamento Nacional de Administración de Transporte, Decreto Supremo 017-2009-MTC

Artículo 41.- Condiciones generales de operación del transportista

El transportista deberá prestar el servicio de transporte respetando y manteniendo las condiciones bajo las que fue autorizado. En consecuencia asume las siguientes obligaciones:

(...)

41.3 En cuanto al vehículo:

41.3.4 Disponer que en los vehículos habilitados se porten elementos de emergencia, entendiéndose por tales:

41.3.4.1 Extintores de fuego, en óptimo funcionamiento. El número de extintores y la clase de los mismos se regulan por lo previsto en la NTP 833.032, la que asume carácter obligatorio en el servicio de transporte y en el transporte privado regulado por el presente Reglamento.

41.3.4.2 Como mínimo un neumático de repuesto, de las mismas características que los que se emplea en el vehículo, que se encuentre en óptimo estado de funcionamiento,

41.3.4.3 Conos o triángulos de seguridad,

41.3.4.4 Botiquín para brindar primeros auxilios.

(...)

Por tanto para la imposición de una sanción de tipo administrativo (sic), es necesario e indispensable que la conducta sea idónea y tenga la aptitud suficiente para producir la lesión, y no tratarse simplemente de los casos ajenos al supuesto responsable o hechos de terceros, o simplemente conductas del propio perjudicado, si es que lo existiera. No puede sancionarse a quien no realiza las conductas sancionables; pues, en el ámbito administrativo no se sanciona al instigador o colaborador, salvo que esta conducta sea prevista como falta propia. Tratándose de una acción positiva, la misma que debería ser precisa y específica y, no más bien como se hizo de manera muy genérica: prácticas restrictivas de la competencia o prácticas colusorias de los acuerdos, decisiones, recomendaciones, actuaciones paralelas o prácticas concertadas; en todo caso se debió precisar en qué ha consistido la conducta omisiva o constitutiva de la infracción sancionable que dio origen a este procedimiento, todo ello se recoge en el PRINCIPIO DE CAUSALIDAD, que es otro de los principios de la potestad sancionadora.

101. Dorado Express señala que, en la Resolución de Inicio, la Secretaría Técnica no ha mencionado los elementos que hagan presumir la existencia de una conducta coordinada destinada a restringir el proceso competitivo.
102. Al respecto, como se mencionó en la Resolución de Inicio, la Secretaría Técnica hizo referencia a las declaraciones del señor Ángles en el diario Los Andes el 31 de agosto de 2011, en el sentido de haber tenido una reunión con las empresas de transporte interprovincial para debatir el incremento del precio y, en base a las declaraciones tomadas a los choferes el 15 de setiembre de 2011, la Secretaría Técnica determinó, de manera preliminar, que las empresas de transporte incrementaron de manera concertada en S/. 0.50 el precio del servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional a partir de agosto de 2011 en Puno. Cabe precisar que este incremento se habría producido como consecuencia de la reunión a la que hizo referencia el señor Ángles en el diario Los Andes.
103. Asimismo, como parte de la tramitación del presente procedimiento, se está demostrando que la reunión mencionada por el señor Ángles tuvo como finalidad que las Investigadas incrementen el precio del transporte en S/. 0.50. En efecto, este incremento se comprueba en todas las declaraciones realizadas por los choferes de las Investigadas el 15 de setiembre de 2011, así como las declaraciones de El Veloz y San Francisco de Borja, quienes confirman que el incremento de S/. 0.50 fue adoptado de manera conjunta por las Investigadas. Por todo lo expuesto, se considera que no debe acogerse este extremo de los argumentos de descargos de Dorado Express.

3.4.4. Sobre las declaraciones de los dirigentes transportistas

104. Al respecto, Dorado Express ha mencionado que no pertenece a las asociaciones presididas por los señores Apaza y Ángles y que desconoce las declaraciones efectuadas por los referidos dirigentes transportistas sobre el incremento en el precio del pasaje, por lo que sus declaraciones serían a título personal y no de manera coordinada con las empresas de transporte. Asimismo, menciona que la federación presidida por el señor Ángles no se encuentra





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

inscrita en los Registros Públicos, por lo que no se le podría imputar una conducta coordinada con un ente que no existe, según se lee a continuación:

- a) *El primero de los mencionados, es decir Porfirio Apaza Coila, es Presidente de la Asociación de Transportistas del Sector Urbano y la Empresa de Transporte Interprovincial de Servicios Múltiples Dorado Express S.R.L., no presta servicio de transporte urbano; pues, la misma está dedicada al (sic) prestar servicio interprovincial de transporte terrestre de pasajeros, como consta de la Resolución Directoral Regional No. 080-2005-GR.PUNO/DRTCVC de fecha 11 de marzo del 2005, por la cual se aprueba la renovación de autorización de permiso excepcional, para prestar servicio en dos rutas. Posteriormente mediante Resolución Directoral Regional No. 798-2009-GR.PUNO/DRTCVC del 28 de septiembre del 2009, se resolvió otorgar el permiso de operación excepcional para continuar prestando el servicio de transporte interprovincial regional de personas, en las rutas: Puno – Juliaca y viceversa; Puno – Desaguadero y viceversa.*
- b) *El segundo de los mencionados, es decir Miltón (sic) Aurelio Angles Bejar, es Presidente de la Asociación “Federación Regional de Transportistas, Choferes y Afines”, al respecto debemos señalar que la Empresa de Transporte Interprovincial de Servicios Múltiples Dorado Express S.R.L., no es socia, ni forma parte de la referida federación asociación; por tanto, mal se haría en imputarnos haber adoptado decisiones o recibido indicaciones destinadas a uniformizar nuestro comportamiento al de la referida asociación.*

TERCERO.- *Respecto a las declaraciones realizadas por el Sr. Miltón (sic) Angles Bejar, en el diario de circulación regional “Los Andes”, así como las declaraciones vertidas en la radio puneña “Onda Azul”; debemos indicar que desconocemos las mismas. Además, reiteramos una vez más que la Empresa de Transporte Interprovincial de Servicios Múltiples Dorado Express S.R.L. no es socia de la “Federación Regional de Transportistas, Choferes y Afines”, es más realizadas las indagaciones del caso ante el Registro de Personas Jurídicas de la Zona Registral No. XIII – Sede Tacna, Oficina Registral de Puno, se ha expedido el CERTIFICADO NEGATIVO DE INSCRIPCION, por tanto no aparece inscrita en el registro respectivo la persona jurídica FEDERACION REGIONAL DE TRANSPORTISTAS, CHOFERES Y AFINES DE PUNO. De igual modo, la referida asociación tampoco aparece en el Índice Nacional de Personas Jurídicas.*

Por tanto, mal se hace en imputar a la Empresa de Transporte Interprovincial de Servicios Múltiples Dorado Express S.R.L., haber realizado una conducta coordinada, con una persona jurídica de la cual no es parte y, lo que es peor aún, simplemente no existe.

105. Sobre el particular, cabe mencionar que la situación de no asociadas a un gremio no impide que las empresas formen parte de un acuerdo colusorio. En efecto, el hecho que una empresa o un grupo de ellas esté asociada a un gremio empresarial es un elemento que facilita un acuerdo colusorio, mas no lo

CA

determina. Así, por ejemplo, una empresa que no forma parte de una asociación puede participar de la reunión de dicha asociación, por invitación de esta última o a iniciativa propia, y participar del acuerdo.

106. En consecuencia, la Comisión considera que, en el presente caso, el argumento sostenido por Dorado Express, referido a que no se le puede imputar cargos de decisiones³⁵ debido a que no forma parte de la Federación Regional de Transportistas, Choferes y Afines, por sí solo, no excluye su participación en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de fijación concertada del precio del servicio de transporte de pasajeros en Puno.
107. Sin perjuicio de lo mencionado, cabe precisar que lo que se imputa a Dorado Express es haber participado en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios y no en la modalidad de decisiones o recomendaciones. Esta última modalidad se imputa a los señores Apaza y Ángles.
108. Por otro lado, sobre la afirmación que la asociación no se encuentra inscrita en los Registros Públicos, cabe precisar que, de conformidad con lo establecido por el artículo 2.1 del Decreto Legislativo 1034, las normas sobre libre competencia se aplican a las personas naturales o jurídicas, sociedades irregulares³⁶, patrimonios autónomos u otras entidades de derecho público o privado, estatales o no, con o sin fines de lucro, que en el mercado oferten o demanden bienes o servicios o cuyos asociados, afiliados, agremiados o integrantes realicen dicha actividad. Es decir, bastará que la persona natural o jurídica realice actividades económicas, sin requerir su inscripción en los Registros Públicos, para que las normas sobre libre competencia le sean aplicables.
109. Por lo expuesto, debe descartarse los argumentos de descargos referidos a que Dorado Express haya realizado una conducta coordinada con una persona jurídica a la que no pertenece o no se encuentra inscrita en los Registros Públicos.

3.4.5. Sobre la independencia de las Investigadas

110. Al respecto, Dorado Express ha mencionado que es una empresa independiente, por lo que sus decisiones no están supeditadas a la aprobación por parte de otras empresas, según se lee a continuación:

(...) nuestra Empresa de Transporte Interprovincial de Servicios Múltiples Dorado Express S.R.L. está debidamente inscrita en la ficha No. 1075 y continúa en la Partida No. 11065818 del Registro Mercantil; por lo que queda acreditado que se trata de una persona jurídica que está formal y legalmente constituida, donde se precisa que la Junta General de Socios

³⁵ Sobre la diferencia entre las decisiones y practicas colusorias, ver numerales 30 y siguientes de esta Resolución.

³⁶ La Ley 26887, Ley General de Sociedades, establece lo siguiente sobre la sociedad irregular:

Artículo 423.- Causales de irregularidad

Es irregular la sociedad que no se ha constituido e inscrito conforme a esta ley o la situación de hecho que resulta de que dos o más personas actúan de manera manifiesta en sociedad sin haberla constituido e inscrito.
(...)





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

es el Órgano máximo y el Gerente General el encargado de la representación de la sociedad, no estando supeditada a ninguna otra persona jurídica de la cual pueda y deba desprenderse que ha existido un acuerdo, práctica concertada, recibido órdenes sobre decisiones adoptadas y/o algún tipo de recomendación.

Por tanto, mal se haría en afirmar que la Empresa de Transporte Interprovincial de Servicios Múltiples Dorado Express S.R.L., ha desarrollado alguna de estas conductas.

111. Sobre el particular, la Comisión considera que la toma de decisiones empresariales y formalización de Dorado Express no está siendo evaluada en el presente procedimiento. Lo que se está investigando es si existió alguna conducta anticompetitiva por parte de las Investigadas, motivo por el cual la Comisión considera que debe rechazarse este extremo de los argumentos de descargos.

3.4.6. Sobre el recorte del derecho de defensa y del derecho al trabajo

112. Al respecto, El Veloz ha mencionado que mediante la Resolución de Inicio se le ha limitado el derecho a la defensa y el derecho al trabajo, según se lee a continuación:

6.- Con la resolución materia de descargo se me recorta el derecho a la defensa previsto en el Art. 1 y el Art. 139 inciso 14 de la Constitución Política del Estado, causándome agravio de toda índole, ya que se nos priva el ejercicio al derecho de trabajo que es el único medio de trabajo que sustenta a las familias que dependen de los ingresos que genera mi representada.

113. Esta Comisión considera que el derecho de defensa es uno de los derechos procesales más relevantes, que garantiza que toda persona participante en un procedimiento en calidad de investigada, deba ser informada irrestrictamente de las razones que lo promueven y que, desde su inicio, hasta su culminación, pueda exponer en su defensa y de manera libre, los argumentos que considere necesarios para contradecir los cargos que se le imputan.
114. Como se ha señalado, el 16 de mayo de 2012, El Veloz presentó los argumentos que considera necesarios para defenderse de los cargos que se le imputan y son objeto de evaluación en el presente capítulo. En consecuencia, no se puede sostener que con la Resolución de Inicio se vulneró el derecho de defensa de El Veloz, motivo por el cual esta Comisión considera que tampoco debe acogerse este extremo de los argumentos de descargos.

En cuanto a la supuesta afectación al derecho de trabajo de las personas que laboran para El Veloz, debe indicarse que el derecho al trabajo, de ningún modo, justifica que una empresa pueda fijar de manera concertada los precios de los servicios que brinda.

C

115. Por su parte, San Francisco de Borja ha hecho referencia a lo que se podría entender como un defecto en la notificación de la Resolución de Inicio, según se lee a continuación:

6.- Por otro lado debo de indicar que el recurrente por motivos de dejar un oficio me apersono (sic) a la empresa de transportes "Virgen de Fátima" y grande fue mi sorpresa cuando la secretaria de la indicada empresa me indico (sic) que había llegado una notificación expedido (sic) por el INDECOPI, dirigida a mi representada, pues resulta inexplicable que el INDECOPI notifique en un domicilio que no pertenece a mi representada, recortándome de esta forma mi derecho constitucional de defensa.

7.- Con la resolución materia de descargo se me recorta el derecho a la defensa previsto en el Art. 1 y el Art. 139 inciso 14 de la Constitución Política del Estado, causándome agravio de toda índole, ya que se nos priva el ejercicio al derecho de trabajo que es el único medio de trabajo que sustenta a las familias que dependen de los ingresos que genera mi representada.

116. Al respecto, cabe precisar que en la Notificación 135-2012/ST-CLC-INDECOPI del 12 de abril de 2012, por la que se notificó a San Francisco de Borja la Resolución de Inicio, la Secretaría Técnica consignó el domicilio de jirón Branden 339, Puno³⁷. Esta dirección fue consignada como domicilio por la propia empresa en sus descargos³⁸. En tal sentido, al existir coincidencia de domicilios (el que figura en la notificación de la Secretaría Técnica y el que figura en los descargos de San Francisco de Borja), no se puede sostener que se afectó el derecho de defensa ni el derecho al trabajo alegados por San Francisco de Borja, motivo por el cual, no debe acogerse este extremo de los argumentos de descargos.

3.4.7. Sobre el precio cobrado por otras empresas

117. Al respecto, El Veloz y San Francisco de Borja han mencionado que resulta inexplicable que el Indecopi no intervenga cuando las grandes empresas de transporte incrementan los precios de manera exagerada durante los días feriados, según se lee a continuación:

Declaración de El Veloz

5.- Es inexplicable que no se tome en cuenta que en los feriados largos las empresas grandes cobran precios exagerados, sin embargo en estos casos sorprendentemente no interviene el INDECOPI.

Declaración de San Francisco de Borja

3.- El INDECOPI no ha tomado en cuenta la suba del combustible, el mismo que es a nivel nacional, pues el consto (sic) que hizo subir mi representada es de cincuenta sentimos (sic) siendo el pasaje anterior



³⁷ Foja 275 del Expediente.

³⁸ Foja 326 del Expediente.

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros**INDECOPI**

S/. 3.50 y actualmente es S/. 4.00, en la ruta Puno-Juli y viceversa, pues el monto que se incremento (sic) es mínimo y cómodo para la economía de los usuarios de mi representada, considerando que ante la suba del combustible se puso en graves aprietos a mi representada, y por tal motivo se subió el pasaje, considerando la economía de mi representada y las personas que dependen del mismo, a fin de no vulnerar el principio de economía.

4.- Asimismo es inexplicable que no se tome en cuenta que en los feriados largos las empresas de transportes grandes como son Julsa, San Martín, Tour Perú, Power, ente otros (sic), cobran precios exagerados de los pasajes, sin tener en consideración la economía de los pasajeros, siendo sorprendente que en estos casos el INDECOPI no interviene, demostrándose una parcialización abierta con las empresas grandes y por lo mismo el INDECOPI se limita a sancionar a empresas pequeñas como mi representada.

118. Al respecto, cabe mencionar que el ordenamiento jurídico vigente garantiza la libertad en la determinación de los precios y, en consecuencia, el incremento de precios no es sancionable en sí mismo³⁹, razón por la cual, el Indecopi no puede intervenir en la fijación de los precios de los bienes y servicios que se ofrecen en el mercado.
119. Sin embargo, el reconocimiento de la libertad en la determinación de los precios no impide el inicio de una investigación sobre un eventual incremento de precios e inicie de oficio –por iniciativa propia o por denuncia de parte– un procedimiento sancionador, siempre que existan indicios razonables de que dicho incremento sea consecuencia de un acuerdo entre las empresas o de una actuación coordinada entre ellas.
120. Finalmente, en relación con la declaración de San Francisco de Borja sobre el incremento de S/. 0.50 en el precio del transporte público de pasajeros, cabe mencionar que no es objeto de investigación el importe en sí mismo, sino la conducta entre las empresas para incrementar coordinadamente, a partir de una fecha y en un importe determinado, el precio del pasaje de transporte.

39

Constitución Política del Perú

Artículo 58.- La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

Artículo 61.- El Estado facilita y vigila la libre competencia. Combate toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas. Ninguna ley ni concertación puede autorizar ni establecer monopolios. La prensa, la radio, la televisión y los demás medios de expresión y comunicación social; y, en general, las empresas, los bienes y servicios relacionados con la libertad de expresión y de comunicación, no pueden ser objeto de exclusividad, monopolio ni acaparamiento, directa ni indirectamente, por parte del Estado ni de particulares.

Artículo 62.- La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Los conflictos derivados de la relación contractual sólo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley. Mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades. No pueden ser modificados legislativamente, sin perjuicio de la protección a que se refiere el párrafo precedente.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

En otras palabras, cualquiera sea el monto que las empresas hubieran acordado o coordinado aumentar, lo reprochable es que las Investigadas actúen de manera concertada para tal fin.

121. Por lo antes expuesto, no deben acogerse estos extremos de los argumentos de descargos de El Veloz y San Francisco de Borja.

3.4.8. Sobre otros argumentos de El Veloz

122. Al respecto, El Veloz ha mencionado que el Indecopi desconoce el nombre exacto de su empresa, según se lee a continuación:

4.- Por otro lado debo de indicar que el INDECOPI viene desconociendo el nombre exacto de la empresa a la que represento, prueba de ello es que en la lista de Empresas de Transporte Interprovincial que adjunta a la resolución materia de reposición, indica a mi representada como Empresa de Transportes "El Veloz" S.R.L. o Empresa Expreso Internacional La Veloz S.C.R.L., como si ambas empresas fueran uno mismo (sic), sin embargo se debe tener en cuenta que la última empresa de Transportes indicada es totalmente ajena a la empresa que represento, pues el representante legal de dicha empresa es el señor ELISEO HUANCA APAZA, lo que su autoridad no ha tomado en cuenta.

123. Sobre el particular, el nombre Empresa de Transporte "El Veloz" S.R.L. o Empresa Expreso Internacional "La Veloz" S.C.R.L. se encuentra en la lista de empresas de transporte interprovincial que la Secretaría Técnica envió a la ORI Puno mediante Memorando 147-2011/ST-CLC-INDECOPI del 5 de julio de 2011 para la verificación de los precios de pasajes en dicha ciudad⁴⁰, en consecuencia, se trata de un error material subsanable contenido en un acto de administración interna que no impidió la identificación correcta de la empresa ni la toma de las declaraciones a los choferes de las Investigadas; sin perjuicio de ello, cabe precisar que en la parte resolutive de la Resolución de Inicio del 29 de diciembre de 2011, y en todas las comunicaciones, se ha mencionado correctamente a Empresa de Transporte El Veloz S.R.L.⁴¹. Por su parte, El Veloz se ha identificado como Empresa de Transportes El Veloz S.R.L.⁴². En tal sentido, al existir coincidencia en la identidad del nombre de El Veloz, no se puede sostener que se afectó el derecho de defensa ni el derecho al trabajo alegados por El Veloz, motivo por el cual este argumento carece de sustento.

3.4.9. Alegaciones al Informe Técnico

124. Como se mencionó en los antecedentes de esta Resolución, el 28 de marzo y 25 de abril de 2014, Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz, respectivamente, presentaron sus alegaciones al Informe Técnico, reiterando, principalmente, lo señalado en sus descargos a la Resolución de Inicio que han

⁴⁰ Reverso de la foja 102 del Expediente.

⁴¹ Foja 252 del Expediente.

⁴² Foja 311 del Expediente.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

sido evaluados. Sin perjuicio de ello, a continuación, se analizarán nuevos argumentos mencionados por las Investigadas en contra del Informe Técnico.

125. Al respecto, Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz sostienen que los señores Apaza y Ángles no mantienen ninguna relación con su empresa, ya que no pertenecen a las asociaciones que dichos señores representan, por lo que sus declaraciones no deben perjudicarlas, según se lee a continuación:

Declaración de Virgen de Fátima

PRIMERO: Con relación al punto 1, manifiesta que “La ORI Puno remitió a la Secretaría Técnica notas periodísticas de los diarios Los Andes y Correo respectivamente el 31 de abril y el 3 de mayo del 2010 sobre incremento del precio del servicio de transporte de pasajeros en Puno”, sin embargo se debe tener en cuenta que dicho antecedente no involucra a mi representada en vista que los encargados de difundir dicho mensaje fueron Porfirio Apaza Coila y Milton Aurelio Angles Bejar quienes no ostentan ningún tipo de vínculo con mi representada, por lo que las manifestaciones de los mismos en los medios de comunicación no tienen por qué perjudicar a mi representada.

SEXTO: Con relación al punto 49 se establece que si bien es cierto que se ha determinado la existencia de dos asociaciones de empresas de transportes de pasajeros que ofertan el servicio en el mercado, se debe tener presente en un primer momento que la primera asociación solo pertenece al sector urbano, asociación a la cual no puede pertenecer mi representada en razón que brinda un servicio interprovincial, en relación a la segunda asociación se debe tener presente que no ha existido ningún tipo de pruebas o sucedáneos probatorios que acrediten que mi representada pertenecía a la segunda asociación (...).

Declaración de San Francisco de Borja

PRIMERO: Con relación al punto 1, manifiesta que “La ORI Puno remitió a la Secretaría Técnica notas periodísticas de los diarios Los Andes y Correo respectivamente el 31 de abril y el 3 de mayo del 2010 sobre incremento del precio del servicio de transporte de pasajeros en Puno”, sin embargo se debe tener en cuenta que dicho antecedente no involucra a mi representada en vista que los encargados de difundir dicho mensaje fueron Porfirio Apaza Coila y Milton Aurelio Angles Bejar quienes no ostentan ningún tipo de vínculo con mi representada, por lo que las manifestaciones de los mismos en los medios de comunicación no tienen por qué perjudicar a mi representada.

SEXTO: Con relación al punto 49 se establece que si bien es cierto que se ha determinado la existencia de dos asociaciones de empresas de transportes de pasajeros que ofertan el servicio en el mercado, se debe tener presente en un primer momento que la primera asociación solo pertenece al sector urbano, asociación a la cual no puede pertenecer mi representada en razón que brinda un servicio interprovincial, en relación a

C



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

la segunda asociación se debe tener presente que no ha existido ningún tipo de pruebas o sucedáneos probatorios que acrediten que mi representada pertenecía a la segunda asociación (...).

Declaración de El Veloz

PRIMERO: *Con relación al punto 1, manifiesta que “La ORI Puno remitió a la Secretaría Técnica notas periodísticas de los diarios Los Andes y Correo respectivamente el 31 de abril y el 3 de mayo del 2010 sobre incremento del precio del servicio de transporte de pasajeros en Puno”, sin embargo se debe tener en cuenta que dicho antecedente no involucra a mi representada en vista que los encargados de difundir dicho mensaje fueron Porfirio Apaza Coila y Milton Aurelio Angles Bejar quienes no ostentan ningún tipo de vínculo con mi representada, por lo que las manifestaciones de los mismos en los medios de comunicación no tienen por qué perjudicar a mi representada.*

SEXTO: *Con relación al punto 49 se establece que si bien es cierto que se ha determinado la existencia de dos asociaciones de empresas de transportes de pasajeros que ofertan el servicio en el mercado, se debe tener presente en un primer momento que la primera asociación solo pertenece al sector urbano, asociación a la cual no puede pertenecer mi representada en razón que brinda un servicio interprovincial, en relación a la segunda asociación se debe tener presente que no ha existido ningún tipo de pruebas o sucedáneos probatorios que acrediten que mi representada pertenecía a la segunda asociación (...).*

126. Sobre el particular, cabe mencionar que el presente procedimiento involucra dos conductas anticompetitivas distintas. La primera conducta está referida a las recomendaciones anticompetitivas o declaraciones realizadas por los señores Apaza y Ángles en los medios de comunicación para uniformizar el comportamiento de un grupo de agentes económicos, restringiendo la competencia. La segunda conducta está referida a la fijación concertada por parte de las Investigadas, es decir, una conducta anticompetitiva realizada entre agentes económicos que normalmente compiten entre sí con el objeto de eliminar, restringir o limitar la competencia en detrimento de los consumidores. Para esta segunda conducta, se ha utilizado la declaración del señor Ángles del 31 de agosto de 2011 en el diario puneño Los Andes como indicio de la reunión llevada a cabo entre las Investigadas para fijar el incremento del precio de transporte⁴³ y no las declaraciones de los dirigentes transportistas del 31 de abril y el 3 de mayo del 2010. Por lo antes expuesto, la Comisión considera que no debe acogerse estos extremos de los argumentos de Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz.
127. Adicionalmente, Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz han señalado que las encuestas realizadas a los choferes y que sirvieron de indicio no son representativas, según se puede leer a continuación:

Declaración de Virgen de Fátima

⁴³ Mayor información, ver numeral 73 de esta Resolución.



SEGUNDO: Que en el punto 2 indica que el 11 de mayo del 2010 la Secretaría Técnica solicitó (sic) a la ORI Puno que tome declaraciones a los choferes con relación al precio de los servicios de transporte en las principales rutas de la región, de lo que se debe de manifestar que para tener una adecuada interpretación con respecto a los precios de los servicios de transporte se debió de entrevistar al 10% del número total de los choferes que traban en las principales rutas, mas no realizar unas cinco declaraciones (...).

DECIMO: Con relación al punto 59 se debe de establecer que se considera como un sucedáneo probatorio las 40 declaraciones realizadas el 11, 12 y 13 de mayo del 2010 con lo que se verificó (sic) el incremento de los precios, declaraciones que se realizó (sic) dirigentes de transportistas, choferes de las unidades de transportes y de lo que se debe tener presente es que son un total de 10 empresas de transportes en las (sic) que se realizó las declaraciones sin embargo se debe de tener en cuenta que se podría precisar que se realizó cuatro declaraciones por cada empresa de transportes de lo que se debe establecer que dicha cantidad de declaraciones no resulta idónea para demostrar que se dio de manera efectiva el incremento de los precios, además se puede presumir que dichas declaraciones solo se realizó a unas cuantas empresas mas no a la totalidad, por lo que dicho informe resulta ser muy genérico, por lo que también dichas declaraciones no resultan ser un sucedáneo probatorio que demuestre que existió una práctica colusoria horizontal.

DECIMO PRIMERO: Con relación al punto 62 y 63 se debe tener presente que dicho indicio de las 40 declaraciones de fecha 11, 12 y 13 de mayo del 2010 no resultan ser indicios que demuestren la práctica colusoria horizontal en vista que dichas declaraciones resultan ser una muestra muy mínima y además genérica, en vista a que dichas declaraciones solo se pudieron realizar a una determina empresa mas no a mi representada (...)

Declaración de San Francisco de Borja

SEGUNDO: Que en el punto 2 indica que el 11 de mayo del 2010 la Secretaría Técnica solicitó (sic) a la ORI Puno que tome declaraciones a los choferes con relación al precio de los servicios de transporte en las principales rutas de la región, de lo que se debe de manifestar que para tener una adecuada interpretación con respecto a los precios de los servicios de transporte se debió de entrevistar al 10% del número total de los choferes que traban en las principales rutas, mas no realizar unas cinco declaraciones (...).

DECIMO: Con relación al punto 59 se debe de establecer que se considera como un sucedáneo probatorio las 40 declaraciones realizadas el 11, 12 y 13 de mayo del 2010 con lo que se verificó (sic) el incremento de los precios, declaraciones que se realizó (sic) dirigentes de transportistas, choferes de las unidades de transportes y de lo que se debe tener presente es que son un total de 10 empresas de transportes en las (sic)



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

que se realizó las declaraciones sin embargo se debe de tener en cuenta que se podría precisar que se realizó cuatro declaraciones por cada empresa de transportes de lo que se debe establecer que dicha cantidad de declaraciones no resulta idónea para demostrar que se dio de manera efectiva el incremento de los precios, además se puede presumir que dichas declaraciones solo se realizó a unas cuantas empresas mas no a la totalidad, por lo que dicho informe resulta ser muy genérico, por lo que también dichas declaraciones no resultan ser un sucedáneo probatorio que demuestre que existió una práctica colusoria horizontal.

DECIMO PRIMERO: Con relación al punto 62 y 63 se debe tener presente que dicho indicio de las 40 declaraciones de fecha 11, 12 y 13 de mayo del 2010 no resultan ser indicios que demuestren la práctica colusoria horizontal en vista que dichas declaraciones resultan ser una muestra muy mínima y además genérica, en vista a que dichas declaraciones solo se pudieron realizar a una determina empresa mas no a mi representada (...)

Declaración de El Veloz

SEGUNDO: Que en el punto 2 indica que el 11 de mayo del 2010 la Secretaría Técnica solicito (sic) a la ORI Puno que tome declaraciones a los choferes con relación al precio de los servicios de transporte en las principales rutas de la región, de lo que se debe de manifestar que para tener una adecuada interpretación con respecto a los precios de los servicios de transporte se debió de entrevistar al 10% del número total de los choferes que traban en las principales rutas, mas no realizar unas cinco declaraciones (...).

DECIMO: Con relación al punto 59 se debe de establecer que se considera como un sucedáneo probatorio las 40 declaraciones realizadas el 11, 12 y 13 de mayo del 2010 con lo que se verifico (sic) el incremento de los precios, declaraciones que se realizó (sic) dirigentes de transportistas, choferes de las unidades de transportes y de lo que se debe tener presente es que son un total de 10 empresas de transportes en las (sic) que se realizó las declaraciones sin embargo se debe de tener en cuenta que se podría precisar que se realizó cuatro declaraciones por cada empresa de transportes de lo que se debe establecer que dicha cantidad de declaraciones no resulta idónea para demostrar que se dio de manera efectiva el incremento de los precios, además se puede presumir que dichas declaraciones solo se realizó a unas cuantas empresas mas no a la totalidad, por lo que dicho informe resulta ser muy genérico, por lo que también dichas declaraciones no resultan ser un sucedáneo probatorio que demuestre que existió una práctica colusoria horizontal.

DECIMO PRIMERO: Con relación al punto 62 y 63 se debe tener presente que dicho indicio de las 40 declaraciones de fecha 11, 12 y 13 de mayo del 2010 no resultan ser indicios que demuestren la práctica colusoria horizontal en vista que dichas declaraciones resultan ser una muestra muy mínima y además genérica, en vista a que dichas declaraciones solo se pudieron realizar a una determina empresa mas no a mi representada (...)

CA



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

(subrayado añadido)

128. De la lectura a las alegaciones de Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz, se infiere: i) un cuestionamiento al número de entrevistas, y ii) que no se realizaron entrevistas a los choferes de Virgen de Fátima y El Veloz.
129. Con relación al número de entrevistas realizadas, cabe mencionar que lo que se está evaluando es que exista uniformidad en las declaraciones de los choferes, independientemente del número de entrevistas realizadas. Así, lo que se busca determinar, para este caso en particular, es que todas las entrevistas contengan el mismo o similar contenido, descartando posibles contradicciones entre ellas.
130. En efecto, como se mencionó en la sección 3.3.2. de esta Resolución sobre la fijación concertada de precios entre empresas de transporte de ámbito regional, respecto de la primera fijación concertada, se verificó que no todas las unidades de transporte incrementaron el precio, existiendo contradicciones en las declaraciones de los choferes. Así, por ejemplo, para el caso de San Salvador, el 71% de las unidades entrevistadas incrementaron el precio; para el caso de El Veloz, el 50% de las unidades entrevistadas incrementaron el precio; para el caso de San Francisco de Borja, el 66% de las unidades entrevistadas incrementaron el precio; y, para el caso de San Miguel de Llave, el 66% de las unidades entrevistadas incrementaron el precio.
131. Estas inconsistencias en los elementos probatorios hicieron posible descartar, para este caso en particular, la hipótesis anticompetitiva señalada en la Resolución de Inicio, y se concluyó que no existen indicios suficientes para sancionar a las empresas investigadas por presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte interprovincial de pasajeros en Puno a partir de mayo de 2010.
132. Sin perjuicio de ello, cabe mencionar que las declaraciones de los choferes no son muestras en términos estadísticos sino que son testimonios que, de conformidad con el ordenamiento jurídico, son medios de prueba para acreditar la existencia de una infracción a las normas sobre libre competencia⁴⁴. Con relación al número de entrevistas realizadas, esta Comisión considera que si se hubiera tomado la decisión de levantar una encuesta para obtener la información de las Investigadas, la unidad muestral la constituye cada empresa de transporte y no los choferes de sus unidades vehiculares, puesto que estos últimos responden a las directivas y políticas de cada empresa. En tal sentido, si bien bastaría encuestar a un solo chofer por empresa, se consideró necesario validar la información brindada por un chofer con la de otros choferes pertenecientes a la misma empresa para corroborar dicha información.

44

Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas

Artículo 28.- Medios de prueba.-

28.1. La Secretaría Técnica podrá actuar, o las partes ofrecer, los siguientes medios probatorios:

(...)

c) Testimonios;

(...)



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

133. A diferencia de lo evaluado sobre la primera fijación concertada, en la segunda fijación concertada no existieron contradicciones en las declaraciones de los choferes. En efecto, todos los choferes encuestados afirmaron que existió un incremento de precios entre el 27 de agosto y el 4 de setiembre de 2011 y todos coincidieron en afirmar un mismo valor del incremento (S/. 0.50). Por lo que, realizando una evaluación conjunta de todos los indicios, se concluyó, de manera fehaciente, que Virgen de Fátima, Sur Andino, Dorado Express, El Veloz, Transporte Juliaca y San Francisco de Borja incrementaron, de manera concertada, el precio del pasaje en la ruta Juliaca-Puno a partir de agosto de 2011.
134. En relación con el hecho de que no se realizaron entrevistas a los choferes de Virgen de Fátima y El Veloz, cabe mencionar que, según obra en el Expediente, existen 10 entrevistas realizadas a Virgen de Fátima⁴⁵, 3 entrevistas realizadas a San Francisco de Borja⁴⁶ y 3 entrevistas realizadas a El Veloz⁴⁷. En todas las entrevistas, como se mencionó previamente, los choferes mencionaron que incrementaron en S/. 0.50 (importe del acuerdo). En consecuencia, sí se realizaron entrevistas a los choferes de Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz⁴⁸.
135. Por todo lo expuesto, la Comisión considera que no debe acogerse este extremo de los argumentos de Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz.
136. Asimismo, Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz mencionan que las declaraciones realizadas en sus descargos sobre la existencia de una reunión en la que participaron dichas empresas para incrementar el precio del transporte⁴⁹, se debió a un error involuntario, según se lee a continuación:

Declaración de Virgen de Fátima

DECIMO TERCERO: *Con relación al punto 71 cabe destacar que los descargos vertidos por mi representada en el párrafo que hace énfasis*

⁴⁵ Folios 219, 221, 222, 230, 231, 234, 237, 238, 239 y 240 del Expediente.

⁴⁶ Folios 213, 218 y 227 del Expediente.

⁴⁷ Folios 214, 217 y 223 del Expediente.

⁴⁸ Cabe mencionar que las entrevistas y todo lo actuado por la Secretaría Técnica fueron remitidas a Virgen de Fátima y El Veloz mediante las Notificaciones 143-2012/ST-CLC-INDECOPI (Folio 289 del Expediente) y 133-2012/ST-CLC-INDECOPI (Folio 269 del Expediente), respectivamente.

⁴⁹ Cabe mencionar que San Francisco de Borja afirmó lo siguiente en sus descargos:

Se debe tener presente que la suba del pasaje se debió a una reunión que tuvimos todas las empresas de transporte, juntamente con el presidente de la Federación Regional de Transportes de la ciudad de Puno, motivo por el cual mi representada hizo subir los pasajes, al igual que las diferentes empresas que prestan servicio urbano, interprovincial, e interregionales, con lo que se demuestra que por la suba del combustible a nivel nacional, es que se optó (sic) por el alza de los pasajes, siendo esto necesario para mantener la economía de mi representada, considerando que con la suba del combustible se ponía en peligro la subsistencia de los miembros de las personas que dependen del trabajo de mi representada, privándonos del derecho a trabajar libremente, derecho amparado en el Art. 2 inciso 15 de la Constitución Política del Estado, que establece: "... toda persona tiene derecho a trabajar libremente, con sujeción a Ley ...", lo que no ha sido tomado en cuenta por el INDECOPI, procediendo de manera INQUISITIVA.

CA



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

dicho informe se debe tener presente que lo mencionado resulta ser un error involuntario por parte de mi representado (sic) en vista a que lo que se pretendía alegar era que en ningún momento se dio dicha reunión (...).

Declaración de San Francisco de Borja

DECIMO TERCERO: *Con relación al punto 71 cabe destacar que los descargos vertidos por mi representada en el párrafo que hace énfasis dicho informe se debe tener presente que lo mencionado resulta ser un error involuntario por parte de mi representado (sic) en vista a que lo que se pretendía alegar era que en ningún momento se dio dicha reunión (...).*

DECIMO QUINTO: *Como ya se mencionó con anterioridad las declaraciones vertidas por mi representada se debió a un error involuntario por parte de la misma en vista a que lo que se debió indicar es que en ningún momento existió una reunión y dicho incremento de precios se debió a una decisión tomada dentro de la empresa por los motivos ya expuestos con anterioridad (...).*

Declaración de El Veloz

DECIMO TERCERO: *Con relación al punto 71 cabe destacar que los descargos vertidos por mi representada en el párrafo que hace énfasis dicho informe se debe tener presente que lo mencionado resulta ser un error involuntario por parte de mi representado (sic) en vista a que lo que se pretendía alegar era que en ningún momento se dio dicha reunión (...).*

DECIMO QUINTO: *Como ya se mencionó con anterioridad las declaraciones vertidas por mi representada se debió a un error involuntario por parte de la misma en vista a que lo que se debió indicar es que en ningún momento existió una reunión y dicho incremento de precios se debió a una decisión tomada dentro de la empresa por los motivos ya expuestos con anterioridad (...).*

137. Sobre el particular, en el Informe Técnico y en la presente Resolución, se realiza una evaluación conjunta de todos los indicios obtenidos en la tramitación de este procedimiento. En efecto, respecto de la segunda fijación concertada de precios, se ha tomado en cuenta diversos indicios que, analizados de manera conjunta, determinan de manera fehaciente que las Investigadas que brindan el servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional en Puno incrementaron, de manera concertada, el precio del pasaje en la ruta Juliaca-Puno a partir de agosto de 2011.
138. Así, se ha tomado en cuenta la declaración del señor Ágiles sobre una reunión en la que él participó con los representantes de las Investigadas para tratar el incremento del precio de transporte de ámbito regional en Puno. Asimismo, se han evaluado las declaraciones de El Veloz y San Francisco de Borja en las que dichas empresas afirman haber acordado con otras empresas el incremento del precio del transporte y, finalmente, se han recabado declaraciones de los choferes de las Investigadas, quienes afirmaron que el pasaje se incrementó en

CS



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOP

- S/. 0.50 (importe acordado por las Investigadas), por lo que carece de sustento la sola referencia de Virgen de Fátima a un error involuntario. Por lo antes expuesto, la Comisión considera que no debe acogerse este extremo de los argumentos de Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz.
139. Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz también hacen referencia al hecho que el incremento de precios se generó por una decisión empresarial individual y no por un acuerdo, situación que se verificaría en las diferentes fechas del incremento, según se lee a continuación:

Declaración de Virgen de Fátima

DECIMO CUARTO: Con relación al punto 78 cabe destacar que dicho cuadro resulta ser contradictorio en vista que si se hubiera producido una supuesta reunión con el señor Angles y los representantes de las empresas de transporte se hubiera fijado en un primer lugar el incremento de los pasajes y en un segundo lugar la fecha en la que se hubiera realizado la misma, sin embargo, se debe precisar que en el cuadro número dos se puede apreciar que dicho incremento se dio en fechas distintas por lo que se debe presumir que dicho incremento por parte de mi representada se dio de (sic) a nivel de empresa mas no por un acuerdo en la (sic) que se pretende incluir a mi representado (sic).

Declaración de San Francisco de Borja

DECIMO CUARTO: Con relación al punto 78 cabe destacar que dicho cuadro resulta ser contradictorio en vista que si se hubiera producido una supuesta reunión con el señor Angles y los representantes de las empresas de transporte se hubiera fijado en un primer lugar el incremento de los pasajes y en un segundo lugar la fecha en la que se hubiera realizado la misma, sin embargo, se debe precisar que en el cuadro número dos se puede apreciar que dicho incremento se dio en fechas distintas por lo que se debe presumir que dicho incremento por parte de mi representada se dio de (sic) a nivel de empresa mas no por un acuerdo en la (sic) que se pretende incluir a mi representado (sic).

Declaración de El Veloz

DECIMO CUARTO: Con relación al punto 78 cabe destacar que dicho cuadro resulta ser contradictorio en vista que si se hubiera producido una supuesta reunión con el señor Angles y los representantes de las empresas de transporte se hubiera fijado en un primer lugar el incremento de los pasajes y en un segundo lugar la fecha en la que se hubiera realizado la misma, sin embargo, se debe precisar que en el cuadro número dos se puede apreciar que dicho incremento se dio en fechas distintas por lo que se debe presumir que dicho incremento por parte de mi representada se dio de (sic) a nivel de empresa mas no por un acuerdo en la (sic) que se pretende incluir a mi representado (sic).

cl

140. Al respecto, como se mencionó en el Informe Técnico y en esta Resolución, la evaluación de los indicios recabados debe realizarse de manera conjunta, así, la referencia a la reunión del señor Ángles con los representantes de las Investigadas para tratar el incremento del precio, las declaraciones de El Veloz y San Francisco de Borja en las que dichas empresas afirman haber acordado con otras empresas el incremento del precio del transporte y las declaraciones de los choferes de las Investigadas sobre el incremento del pasaje en S/. 0.50 (importe acordado por las Investigadas), constituyen elementos que al ser evaluados de manera conjunta permiten concluir, fehacientemente, que las Investigadas incrementaron, de manera concertada, el precio del pasaje en la ruta Juliaca-Puno a partir de agosto de 2011.

Por lo antes expuesto, la Comisión considera que no debe acogerse este extremo de los argumentos de Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz.

141. Asimismo, Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz señalan que la población afectada en San Román sería 6.5% y no 93.5% como se menciona en el Informe Técnico, según se lee a continuación:

Declaración de Virgen de Fátima

DECIMO OCTAVO: Con relación al punto 144 se hace una afirmación que no cuenta con un sustento adecuado en razón a que menciona que "... En tal sentido, los consumidores potencialmente afectados habrían sido los pobladores de las ciudades de Juliaca y Puno que utilizan este servicio es decir 225,146 y 125,663 personas que representan un 93.5% y 54.81 de la población de la provincia de San Román y de Puno respectivamente...", de lo que debo de manifestar es que no resulta factible que un 93.5% sea la población afectada puesto que no parece coherente en vista que se estaría mencionando que en la provincia de San Román existiría un 6.5% de su población (...).

Declaración de San Francisco de Borja

DECIMO NOVENO: Con relación al punto 144 se hace una afirmación que no cuenta con un sustento adecuado en razón a que menciona que "... En tal sentido, los consumidores potencialmente afectados habrían sido los pobladores de las ciudades de Juliaca y Puno que utilizan este servicio es decir 225,146 y 125,663 personas que representan un 93.5% y 54.81 de la población de la provincia de San Román y de Puno respectivamente...", de lo que debo de manifestar es que no resulta factible que un 93.5% sea la población afectada puesto que no parece coherente en vista que se estaría mencionando que en la provincia de San Román existiría un 6.5% de su población (...).

Declaración de El Veloz

DECIMO NOVENO: Con relación al punto 144 se hace una afirmación que no cuenta con un sustento adecuado en razón a que menciona que "... En



tal sentido, los consumidores potencialmente afectados habrían sido los pobladores de las ciudades de Juliaca y Puno que utilizan este servicio es decir 225,146 y 125,663 personas que representan un 93.5% y 54.81% de la población de la provincia de San Román y de Puno respectivamente...”, de lo que debo de manifestar es que no resulta factible que un 93.5% sea la población afectada puesto que no parece coherente en vista que se estaría mencionando que en la provincia de San Román existiría un 6.5% de su población (...).

142. Sobre el particular, aun cuando no es claro el cuestionamiento, cabe señalar que, como se mencionó en el Informe Técnico y en esta Resolución, los efectos de la conducta investigada son analizados respecto de los pobladores de Juliaca y de Puno. Así, los pobladores realmente afectados en un día serían 10,980 habitantes⁵⁰ y los potencialmente afectados serían la ciudad de Juliaca, con 225,146 habitantes, que representa el 93.5% de la provincia de San Román; y, la ciudad de Puno, con 125,663 habitantes, que representa el 54.81% de la provincia de Puno⁵¹.

En consecuencia, no debe acogerse este extremo de los argumentos de Virgen de Fátima, San Francisco de Borja y El Veloz.

3.5. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN

143. Habiendo quedado demostrada la existencia de infracciones al Decreto Legislativo 1034 por parte de las Investigadas, consistentes en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación concertada de precios, destinadas a incrementar el precio del servicio de transporte interprovincial de pasajeros en Puno a partir de agosto de 2011; y, por parte de los señores Apaza y Ángles, consistentes en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de decisiones o recomendaciones anticompetitivas, destinadas a incrementar los precios del servicio de transporte urbano, interprovincial e interregional de pasajeros en Puno a partir de mayo de 2010, corresponde determinar una sanción adecuada para cada una de ellas.

3.5.1 Reglas para la determinación de la sanción

144. El numeral 3 del artículo 230 de la Ley 27444 consagra el principio de razonabilidad como uno de los principios especiales de la potestad sancionadora administrativa, en los siguientes términos:

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

⁵⁰ La cifra de 10,980 se ha obtenido: i) multiplicando el número de pasajeros transportados por día, por las unidades de transporte que tiene cada empresa. Esta operación se realizó para cada empresa; y, ii) sumando los resultados obtenidos para cada empresa. La información para dichas operaciones, se ha obtenido del Cuadro 2.

⁵¹ INEI, Censos Nacionales 2007, <http://censos.inei.gob.pe/cpv2007/tabulados/#>

calificado como infracción, debiendo observar los siguientes criterios que en orden de prelación se señalan a efectos de su graduación:

- a) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido;*
- b) El perjuicio económico causado;*
- c) La repetición y/o continuidad en la comisión de la infracción;*
- d) Las circunstancias de la comisión de la infracción;*
- e) El beneficio ilegalmente obtenido; y*
- f) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor.*

145. Las sanciones de tipo administrativo tienen como principal objetivo disuadir o desincentivar la realización de infracciones por parte de los administrados. Ello implica que la magnitud de dichas sanciones debe ser igual o superior al beneficio de realizar las infracciones. El objetivo es garantizar que las sanciones administrativas tengan realmente un efecto disuasivo, no sólo sobre las empresas infractoras sino sobre el resto de agentes económicos del mercado. Sin perjuicio de ello, la autoridad de competencia tiene la posibilidad de graduar la sanción, incrementándola o reduciéndola, en función de los respectivos criterios agravantes o atenuantes que resulten aplicables en cada caso concreto.
146. Al respecto, el artículo 44 del Decreto Legislativo 1034 establece los criterios para determinar la gravedad de la infracción y graduar la sanción en los procedimientos sobre conductas anticompetitivas:
- El beneficio ilícito esperado por la realización de la infracción;
 - La probabilidad de detección de la infracción;
 - La modalidad y el alcance de la restricción de la competencia;
 - La dimensión del mercado afectado;
 - La cuota de mercado del infractor;
 - El efecto de la restricción de la competencia sobre los competidores efectivos o potenciales, sobre otras partes en el proceso económico y sobre los consumidores;
 - La duración de la restricción de la competencia;
 - La reincidencia de las conductas prohibidas; o,
 - La actuación procesal de la parte.
147. Los dos primeros criterios, el beneficio ilícito esperado y la probabilidad de detección de la infracción, están directamente vinculados con el principio de razonabilidad. En efecto, considerando que la sanción debe cumplir una función disuasiva, debe procurarse que sea mayor que los beneficios que el infractor obtendría como consecuencia de su conducta ilícita.
148. El beneficio ilícito esperado es el beneficio extraordinario real o potencial que obtuvo o pudo haber obtenido el infractor a la norma y que motivó su decisión. En ese sentido, desincentivar la realización de una conducta anticompetitiva implica que el infractor y los demás agentes económicos del mercado internalicen que todo el beneficio extraordinario derivado de una infracción les será extraído cuando la autoridad de competencia detecte la existencia de dicha infracción.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

149. La probabilidad de detección consiste en la probabilidad 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 pierda el beneficio extraordinario como consecuencia de la imposición de una sanción, le conviene realizar la infracción si no existe mayor riesgo de ser detectado.
150. Por lo tanto, para desincentivar una infracción que difícilmente será detectada, es necesario imponer una multa superior al beneficio extraordinario, con la finalidad de que los infractores reciban el mensaje de que, si bien puede ser difícil que la autoridad de competencia detecte su infracción, cuando ello ocurra, la sanción correspondiente será incrementada en una proporción equivalente a esta dificultad de detección.
151. Estos dos criterios permitirán determinar un monto base de la multa que, en atención al principio de razonabilidad, garantice el cumplimiento de la función disuasiva de la sanción.
152. No obstante, también debe considerarse otras circunstancias vinculadas con la conducta infractora, que permitirán apreciar su real dimensión y, en tal sentido, motivarán el incremento o la disminución de la multa base, en virtud del principio de proporcionalidad⁵².
153. Así, criterios como la dimensión del mercado afectado, los efectos reales y potenciales generados sobre otros competidores y los consumidores, la participación de mercado del infractor y la duración de la conducta ilícita, son factores que permiten apreciar las repercusiones de la conducta infractora y, de esta manera, ayudan a establecer la gravedad de la infracción.
154. Del mismo modo, y siguiendo la jurisprudencia de la Sala Especializada en Defensa de la Competencia (en adelante, la Sala), criterios como la indebida actuación procesal y la reincidencia pueden ser considerados como agravantes de la sanción y, por lo tanto, pueden incrementar la multa base determinada a partir del principio de razonabilidad⁵³.

3.5.2 Cálculo de la multa para las Investigadas

155. De acuerdo con lo anterior, la sanción se calcula sobre la base del beneficio extraordinario y la probabilidad de detección, de modo que cumpla con su función de disuadir la infracción. De este modo, a mayor beneficio extraordinario

⁵² "En efecto, es en el seno de la actuación de la Administración donde el principio de proporcionalidad cobra especial relevancia, debido a los márgenes de discreción con que inevitablemente actúa la Administración para atender las demandas de una sociedad en constante cambio, pero también, debido a la presencia de cláusulas generales e indeterminadas como el interés general o el bien común, que deben ser compatibilizados con otras cláusulas o principios igualmente abiertos a la interpretación, como son los derechos fundamentales o la propia dignidad de las personas (...)". Sentencia del Tribunal Constitucional del 11 de octubre de 2004, recaída en el Expediente 2192-2004-AA/TC.

⁵³ Sobre la obligación de las partes de observar una adecuada conducta procesal y la consideración del incumplimiento de este deber como factor agravante, ver Resolución 0352-2008/TDC-INDECOPI del 26 de febrero de 2008. Respecto de la reincidencia como factor agravante para la imposición de una multa, ver Resolución 0839-2009/TDC-INDECOPI del 29 de abril de 2008.

mayor será el incentivo a infringir la norma y, por lo tanto, mayor deberá ser la multa. Por otro lado, a menor probabilidad de detección, mayor será el incentivo a infringir la norma y, en consecuencia, mayor deberá ser la multa. En ese sentido, el cálculo de la multa se realizará aplicando la siguiente fórmula⁵⁴:

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

156. En ese sentido, para el cálculo de la multa base, se ha considerado el beneficio extraordinario y la probabilidad de detección. En lo que se refiere al beneficio extraordinario del segundo incremento concertado, se ha tomado en cuenta el diferencial entre el precio antes de la concertación⁵⁵ y el precio después de la concertación⁵⁶, según lo declarado en las entrevistas. Los resultados se han multiplicado por el número de usuarios a los que se brindó el servicio, tal como se muestra a continuación:

Fórmula para el cálculo de la multa base

$$MULTA \text{ BASE} = \frac{(P_c - P_a) * Q_t}{Pr_d}$$

Donde:

P_c : Precio concertado

P_a : Precio antes de la concertación

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

Pr_d : Probabilidad de Detección

157. En lo que se refiere a los precios, se ha considerado aquellos que fueron detallados en las declaraciones de los conductores de las Investigadas, es decir, los incrementos de S/. 3.00 a S/. 3.50.

⁵⁴ Formalmente, se llega a ese resultado de la siguiente manera:

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

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

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

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

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

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

Donde:

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

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

B^L = Beneficio de cumplir la ley

P_{det} = Probabilidad de detección

B_{Ext} = Beneficio ilícito extraordinario

⁵⁵ De acuerdo con las declaraciones de los choferes de las Investigadas, el precio antes de la concertación era de S/. 3.00.

⁵⁶ De acuerdo con las declaraciones de los choferes de las Investigadas, el precio después de la concertación era de S/. 3.50.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

158. Para estimar el periodo de la conducta anticompetitiva, se ha considerado el tiempo transcurrido desde que el acuerdo se materializó (incremento en los precios por las empresas coludidas) hasta la fecha en la que una de las empresas se apartó del acuerdo, es decir, hasta el momento en el que se produjo la primera variación respecto del precio concertado. En tal sentido, la fecha inicial será el 4 de setiembre de 2011⁵⁷ y la fecha de finalización será el 3 de noviembre de 2011⁵⁸, por lo que el periodo colusorio estimado abarcaría cuarenta y cuatro (44) días, sin tomar en cuenta los fines de semana⁵⁹.
159. De acuerdo con lo anterior, el beneficio esperado correspondiente a las empresas asciende a ciento veintidós punto treinta y cuatro (122.34) Unidades Impositivas Tributarias (UIT) (Ver Cuadro 3). Dicho monto se ha obtenido multiplicando el diferencial de precios que se presentó antes (Columna B) y después (Columna C) del 27 de agosto de 2011, por el número diario de pasajeros (Columna A⁶⁰), el número de días que obtuvieron beneficio extraordinario (Columna D) y el número de recorridos (Columna E).
160. Finalmente, se ha dividido los montos correspondientes al beneficio extraordinario de cada una de las Investigadas, entre la probabilidad de detección de la conducta anticompetitiva.
161. Para determinar la probabilidad de detección, se ha considerado la finalidad disuasoria específica dirigida a sancionar a las Investigadas y la finalidad disuasoria general dirigida a otras empresas que pretendan realizar una práctica colusoria horizontal destinada a fijar de manera concertada los precios de transporte.
162. Cabe mencionar que, de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo 017-2009-MTC, el servicio de transporte brindado por las Investigadas involucra a las ciudades de Juliaca-Puno, por lo que se trata de un servicio de ámbito regional. Asimismo, de conformidad con el reglamento antes mencionado, es obligación para prestar el servicio de transporte público de pasajeros de ámbito

⁵⁷ Como se indicó, el segundo periodo de investigación se inició a partir de agosto de 2011, puesto que los choferes señalaron diferentes fechas para el inicio del incremento del precio del servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional en Puno. Por ello, y en un sentido más favorable al administrado, se está considerando la fecha declarada más tardía (4 de setiembre que figura en el Cuadro 2).

⁵⁸ Debido a que en dicha fecha habría ocurrido el primer cambio en el precio de una de las empresas, lo que reflejaría un desvío del acuerdo. En efecto, el 3 de noviembre de 2011, Dorado Express declaró en Pachamamaradio que cobrará S/. 3.00 nuevos soles el pasaje en la ruta Juliaca-Puno. Ver: <http://www.pachamamaradio.org/03-11-2011/empresa-dorado-express-cobrara-3-soles-pasaje-puno-juliaca.html>

⁵⁹ Debido a que no todas las Investigadas realizaban el recorrido los sábados, y desde una perspectiva favorable a la investigación, se ha excluido del análisis los fines de semana.

⁶⁰ Información obtenida durante la tramitación del procedimiento administrativo sancionador iniciado de oficio contra la Asociación Regional de Transportistas Interprovinciales en Camionetas Rurales (en adelante, ARETICAR), la Asociación Unificada de Transportistas Interprovincial en Camionetas Rurales (en adelante, AUTICAR) y diversas empresas de transporte de pasajeros, por presuntas prácticas restrictivas de la competencia en la modalidad de fijación concertada de precios y recomendaciones anticompetitivas, tramitado bajo el Expediente 014-2009/CLC.

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros**INDECOPI**

regional, la puesta a disposición de los usuarios de las tarifas cobradas por cada empresa. De ello, se entiende, que cada empresa mantendrá el mismo tarifario en todas sus unidades, por lo que, para el cálculo de la multa, se está considerando el total de las unidades que tiene cada empresa en la ruta investigada⁶¹.

163. Adicionalmente, se debe tomar en cuenta si existieron o no elementos que dificultaron que la autoridad de competencia detecte la realización de la conducta. Así, a mayor dificultad, menor será la probabilidad de detección y mayor será la multa y, a menor dificultad, mayor será la probabilidad de detección y menor será la multa. Para el caso analizado, se ha verificado que la práctica colusoria se difundió a través de los medios de comunicación y declaraciones de las propias investigadas, es decir, existió una menor dificultad para la detección de esta conducta, motivo por el cual, a criterio de la Comisión, la probabilidad de detección es de 60%⁶².
164. En tal sentido, el siguiente cuadro muestra las multas que corresponden a cada una de las Investigadas:

Cuadro 2 **Cálculo de la Multa⁶³**

⁶¹ Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo 017-2009-MTC

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."

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.

⁶² 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/ger/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>.

⁶³ De conformidad con lo establecido por la Sala Especializada en Defensa de la Competencia en su Resolución 2424-2013/SDC-INDECOPI del 23 de diciembre de 2013, se está considerando la inflación acumulada correspondiente al servicio de transporte terrestre en el departamento de Puno para la determinación de la multa durante el periodo comprendido entre noviembre 2011 (término de la infracción) y mayo de 2014 para que el beneficio esperado real mantenga su valor en el tiempo y no se encuentre afectado por el periodo que duró la investigación en primera instancia.

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros**INDECOPI**

Empresa	A Promedio pasajeros por día	B Precio antes concertación	C Precios después concertación	D Periodo concertac. (días)	E Unidad es	(C-B)xAxDxE Beneficio extraordin.	Multa ajustada por inflación	Proba. Detecc.	Multa ajustada (S/.)	Multa por empresa (UIT)
Virgen de Fátima	60	S/. 3.00	S/. 3.50	44	70	S/. 92,400.00	S/. 106,724.00	0.6	S/. 177,874.00	46.80
Sur Andino	60	S/. 3.00	S/. 3.50	44	45	S/. 59,400.00	S/. 68,609.00	0.6	S/. 114,348.00	30.09
Dorado Express	60	S/. 3.00	S/. 3.50	44	25	S/. 33,000.00	S/. 38,116.00	0.6	S/. 63,526.00	16.71
El Veloz	60	S/. 3.00	S/. 3.50	44	3	S/. 3,960.00	S/. 4,574.00	0.6	S/. 7,623.00	2.00
Transporte Juliaca	60	S/. 3.00	S/. 3.50	44	22	S/. 29,040.00	S/. 33,542.00	0.6	S/. 55,903.00	14.71
San Francisco de Borja	60	S/. 3.00	S/. 3.50	44	18	S/. 23,760.00	S/. 27,443.00	0.6	S/. 45,739.00	12.03
Fuente: Declaraciones, empresas de transportes e Informe Técnico 040-2012/ST-CLC-INDECOPI Elaboración: Secretaría Técnica									Multa en soles	S/. 486,151.00

165. En suma, la Comisión considera que la conducta infractora debe ser calificada como grave. Según lo dispuesto por el literal b) del artículo 43 del Decreto Legislativo 1034, si la infracción fuera calificada como grave, se podría imponer una multa de hasta mil (1,000) UIT, siempre que dicha multa no supere el diez por ciento (10%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor, correspondientes al ejercicio inmediato anterior a la resolución de la Comisión⁶⁴.
166. Sobre el particular, el 22 de abril de 2014, en respuesta al requerimiento de la Secretaría Técnica, San Francisco de Borja presentó su Declaración Pago Anual Impuesto a la Renta Tercera Categoría, Declaración Pago 684, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT, en la que figura la suma de S/. 41,317 como ingresos por servicios en el 2013.
167. El 26 de mayo de 2014, en respuesta al requerimiento de la Secretaría Técnica, Dorado Express presentó su Declaración Pago Anual Impuesto a la Renta Tercera Categoría, Declaración Pago 684, SUNAT, en la que figura la suma de S/. 597,904 como ingresos por servicios en el 2013.
168. El 24 de junio de 2014, en respuesta al requerimiento de la Secretaría Técnica, El Veloz presentó sus Declaraciones de Pago Mensual de Impuesto General a las Ventas e Impuesto a la Renta, Declaración Pago 621, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT, que sustenta el importe de S/. 81,111.00 como ingresos por servicios en el 2013.
169. El 25 de junio de 2014, en respuesta al requerimiento de la Secretaría Técnica, Virgen de Fátima presentó su Declaración Pago Anual Impuesto a la Renta Tercera Categoría, Declaración Pago 684, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT, en la que figura la suma de S/. 1,090,856.00 como ingresos por servicios en el 2013⁶⁵.

64

Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas

Artículo 43.- El monto de las multas.-

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

(...)

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

65

Cabe mencionar que Virgen de Fátima consignó en su primer escrito que sus ingresos ascendían a S/. 1,426,278.00; sin embargo, de la Declaración Pago 684, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT, se observa que sus ingresos por servicios ascendieron a S/. 1,090,856.00 para el ejercicio 2013.

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros**INDECOPÍ**

170. El 27 de junio de 2014, en respuesta al requerimiento de la Secretaría Técnica, Transporte Juliaca presentó su Declaración Pago Anual Impuesto a la Renta Tercera Categoría, Declaración Pago 684, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT, en la que figura la suma de S/. 70,831.00 como ingresos por servicios en el 2013.
171. Cabe mencionar que Sur Andino no absolvió el requerimiento efectuado por la Secretaría Técnica sobre la información del monto en nuevos soles correspondiente a sus ingresos brutos anuales percibidos el 2013 con la declaración presentada a la SUNAT.
172. La Comisión está obligada a realizar dicho ajuste por mandato del literal b) del artículo 43.1 del Decreto Legislativo 1034, que establece como tope para la imposición de multas calificadas como grave, el 10% de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor, o su grupo económico, relativos a todas sus actividades económicas, correspondientes al ejercicio inmediato anterior al de la resolución de la Comisión. Por ello, a pesar de que la multa debería ser mayor en función al beneficio ilícito obtenido por la realización de las conductas sancionadas, se está considerando el límite legal para la determinación de las multas.
173. En tal sentido, corresponde determinar el 10% de los ingresos percibidos por las Investigadas el 2013, con la finalidad de evaluar si la multa supera dicho porcentaje:

Cuadro 3
Cálculo de la Multa ajustada
según ingresos percibidos en 2013

Empresa	Multa	Total ingresos percibidos 2013	Multa equivalente al 10% ingresos 2013
Virgen de Fátima	S/. 177,874.00	S/. 1,090,856.00	S/. 109,085.60
Sur Andino	S/. 114,348.00	N.A.	N.A.
Dorado Express	S/. 63,526.00	S/. 597,904	S/. 59,790.40
El Veloz	S/. 7,623.00	S/. 81,111.00	S/. 8,111.10
Transporte Juliaca	S/. 55,903.00	S/. 70,831	S/. 7,083.10
San Francisco de Borja	S/. 45,739.00	S/. 41,317	S/. 4,131.70

Fuente: Empresas de transportes
Elaboración: Secretaría Técnica

174. De acuerdo a lo antes señalado, las multas que se imponen a las Investigadas son las siguientes:
- Virgen de Fátima la suma de S/. 109,085.60, equivalente a 28.70 UIT.
 - Sur Andino la suma de S/. 114,348.00, equivalente a 30.09 UIT⁶⁶.
 - Dorado Express la suma de S/. 59,790.4, equivalente a 15.73 UIT.
 - El Veloz la suma de S/. 7,623.00, equivalente a 2.00 UIT.
 - Transporte Juliaca la suma de S/. 7,083.10, equivalente a 1.86 UIT.
 - San Francisco de Borja la suma de S/. 4,131.70, equivalente a 1.08 UIT.

3.5.3. Cálculo de la multa para los señores Apaza y Ángles

66

Debido a que Sur Andino no presentó la información sobre sus ingresos percibidos el 2013, a pesar de haber sido requerida por la Secretaría Técnica, se está considerando la multa determinada en el Cuadro 2.

CA



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

175. Sin perjuicio de la multa calculada para las Investigadas, esta Comisión considera pertinente la aplicación de una sanción independiente para los señores Apaza y Angles, considerando su participación como dirigentes transportistas que recomendaron el incremento de los precios del servicio de transporte de pasajeros de ámbito provincial, regional y nacional.
176. Al respecto, cabe mencionar que, en general, las asociaciones gremiales no buscan obtener un beneficio directo sino que actúan en interés de sus asociados y persiguen que sean éstos los que se benefician directamente de la conducta anticompetitiva. En ese sentido, se pueden utilizar como referente los beneficios esperados por los miembros de la asociación⁶⁷, con el objetivo de lograr un efecto desincentivador.
177. Cabe mencionar que en pronunciamientos anteriores, la Comisión sancionó a los directivos de asociaciones por su participación directa en las recomendaciones anticompetitivas con multas similares a la que se recomienda en este caso.
178. Así, por ejemplo, en el procedimiento administrativo sancionador iniciado de oficio contra la Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash, sus directivos y diversas empresas de transporte por prácticas colusorias horizontales en las modalidades de acuerdo y recomendación anticompetitiva destinados a la fijación concertada de precios del servicio de transporte de pasajeros en taxi y en colectivo, en la ciudad de Huaraz, la Comisión sancionó a los directivos de la referida Central con multas de una (1) UIT a cada uno, debido a su condición de representantes de mayor jerarquía⁶⁸.
179. Por lo antes expuesto, esta Comisión establece sancionar a los señores Apaza y Ángles con una multa equivalente a una (1) UIT a cada uno.

RESUELVE:

PRIMERO: Declarar que las siguientes empresas no han realizado 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-Puno y viceversa a partir de mayo de 2010 hasta julio de 2011:

⁶⁷

En el caso de que sólo se multe a la asociación una forma de hacerlo sería tomando en cuenta los ingresos de sus asociados, la cual es utilizada mayoritariamente en la experiencia comparada, como lo muestra la siguiente cita de la OECD: "Si las agencias fueran a tomar en cuenta solamente el ingreso de la asociación, el monto de la multa y el correspondiente efecto desincentivador sería menor. Las asociaciones generalmente no son activas en el mercado y sus ingresos pueden estar limitados a cuotas de membresía cargadas a los miembros. Una multa administrativa calculada sobre esa base no tendría relación alguna con el impacto real en el mercado de la conducta ilícita. Por esta razón, las agencias han intentado levantar el velo de la asociación y tomar como referencia para la multa los ingresos de los miembros de la asociación." Traducción libre de: "If agencies were to take into account only the turnover of the association, the amount of the fine and the related deterrent effect would be minor. Associations generally are not active on the market and their turnover can be limited to the membership fees charged to the members. An administrative fine calculated on that basis would have no relation whatsoever to the actual impact on the market of the illegal conduct. For this reason, agencies have tried to lift the associational veil and to take as reference for the fine the turnover of the members of the association." OECD. Ob. Cit., p. 40-41.

⁶⁸

Ver: http://www.indecopi.gob.pe/RepositorioAPS/0/2/par/RES_069_2010_CLC/Res069-2010.pdf, decisión confirmada por la Sala Especializada en Defensa de la Competencia. Ver: http://sistemas.indecopi.gob.pe/sdc_Jurisprudencia/documentos/1-93/2013/Re0756.pdf

2

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros**INDECOPI**

- Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros Virgen de Fátima S.R.L.
- Empresa de Transporte Público Interprovincial de Pasajeros Sur Andino S.C.R.L.
- Empresa de Transporte Interprovincial de Servicios Múltiples Dorado Express S.R.L.
- Empresa de Transporte El Veloz S.R.L.
- Empresa de Transporte Juliaca S.R.L.
- Empresa de Transportes Interprovincial San Francisco de Borja S.R.L.
- Cooperativa de Transportes Interprovincial San Miguel de Ilave
- Empresa de Transportes Servicios Perú S.R.L.
- Empresa de Transportes Turismo San Salvador S.R.L.
- Empresa de Transporte Tours Ilave Perú S.A.

SEGUNDO: Declarar que las siguientes empresas no han realizado 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-Puno y viceversa a partir de agosto de 2011 hasta el 3 de noviembre de 2011:

- Cooperativa de Transportes Interprovincial San Miguel de Ilave
- Empresa de Transportes Servicios Perú S.R.L.
- Empresa de Transportes Turismo San Salvador S.R.L.
- Empresa de Transporte Tours Ilave Perú S.A.

TERCERO: Declarar que las siguientes empresas han cometido una infracción administrativa grave consistente en 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-Puno y viceversa a partir del 4 de setiembre hasta el 3 de noviembre de 2011:

- Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros Virgen de Fátima S.R.L.
- Empresa de Transporte Público Interprovincial de Pasajeros Sur Andino S.C.R.L.
- Empresa de Transporte Interprovincial de Servicios Múltiples Dorado Express S.R.L.
- Empresa de Transporte El Veloz S.R.L.
- Empresa de Transporte Juliaca S.R.L.
- Empresa de Transportes Interprovincial San Francisco de Borja S.R.L.

CUARTO: Declarar que los señores Porfirio Apaza Coila y Milton Aurelio Ángles Béjar han cometido prácticas colusorias horizontales en la modalidad de recomendaciones para incrementar concertadamente el precio del servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional en la ruta Juliaca-Puno y viceversa a partir de mayo de 2010.

QUINTO: Imponer las siguientes multas a las siguientes empresas:

- Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros Virgen de Fátima S.R.L. con veintiocho punto setenta (28.70) UIT;
- Empresa de Transporte Público Interprovincial de Pasajeros Sur Andino S.C.R.L. con treinta punto cero nueve (30.09) UIT;



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

- Empresa de Transporte Interprovincial de Servicios Múltiples Dorado Express S.R.L. con quince punto setenta y tres (15.73) UIT;
- Empresa de Transporte El Veloz S.R.L. con dos (2.00) UIT;
- Empresa de Transporte Juliaca S.R.L. con uno punto ochenta y seis (1.86) UIT;
- Empresa de Transportes Interprovincial San Francisco de Borja S.R.L. con uno punto cero ocho (1.08) UIT.

SEXTO: Sancionar a los señores Porfirio Apaza Coila y Milton Aurelio Ángles Béjar con multas individuales de una (1) Unidad Impositiva Tributaria.

Con el voto favorable de los señores miembros de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia: Ena María Garland Hilbck, Arturo Leonardo Vásquez Cordano, Joselyn Olaechea Flores y María del Pilar Cebrecos González.

Ena María Garland Hilbck
Presidente