

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros**INDECOPI****000999****Expediente 007-2009/CLC****Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI**

6 de octubre de 2010

VISTO:

La Resolución 007-2009/ST-CLC-INDECOPI del 20 de mayo de 2009, mediante la cual la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Secretaría Técnica) inició de oficio el presente procedimiento administrativo sancionador contra la Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra - Ancash (en adelante, la Central), sus representantes y diversas empresas, por presuntas prácticas colusorias horizontales en las modalidades de acuerdos y decisiones o recomendaciones destinados a la fijación concertada de precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en la ciudad de Huaraz; los descargos de la Central y las empresas investigadas; el Informe Técnico 007-2010/ST-CLC-INDECOPI del 16 de marzo de 2010 (en adelante, el Informe Técnico); así como las demás actuaciones del presente procedimiento; y,

CONSIDERANDO:**I. ANTECEDENTES**

1. La Central es una asociación de transportistas constituida el 9 de marzo de 2007 en la ciudad de Huaraz y conformada por seis (6) empresas asociadas.
2. Mars Soledad E.I.R.L. (en adelante, Transportes Mars Soledad), Empresa de Transportes 12 S.A. (en adelante, Transportes 12), Empresa de Transportes Shasho S.R.L. (en adelante, Transportes Shasho), Empresa de Transportes y Turismo 18 S.A. (en adelante, Transportes 18), Empresa de Transportes Turismo Huascarán S.R.L. (en adelante, Transportes Huascarán), Empresa de Transportes Cordillera Negra 13 S.A. (en adelante, Transportes 13) y Empresa de Transportes Suiza Peruana S.R.L. (en adelante, Transportes Suiza Peruana) son empresas que brindan el servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en la ciudad de Huaraz.
3. Los señores Macario Sáenz La Rosa Sánchez (en adelante, el señor Sáenz), Plácido Condori Ccalla (en adelante, el señor Condori) y Gabino Araucano (en adelante, el señor Araucano) ocupan los cargos de Presidente, Secretario de Defensa y Secretario de Organización, respectivamente, de la Central desde su constitución.





PERÚ

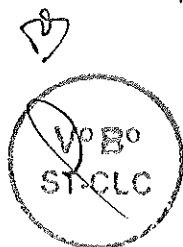
Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001000

4. En agosto de 2008, a través de notas periodísticas publicadas en diversos medios de comunicación masiva, la Secretaría Técnica tomó conocimiento del incremento de precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en Huaraz.
5. Asimismo, la Oficina Regional del Indecopi en Ancash (en adelante, la ORI Ancash) puso en conocimiento de la Secretaría Técnica que el Colaborador¹ les había informado acerca de las acciones realizadas por la Central con el objeto de incrementar concertadamente los precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en Huaraz.
6. En setiembre de 2008, funcionarios de la Secretaría Técnica se reunieron con el Colaborador, quien informó las circunstancias en las que se había producido el incremento de precios. En dicha oportunidad, el Colaborador entregó a la Secretaría Técnica una copia del documento denominado Oficio Múltiple 001-2008-Central de Transp.Hz.C.Hy./P., emitido por la Central el 15 de agosto de 2008 (en adelante, el Oficio de la Central). Como se explicará más adelante, en este documento se detallan los alcances de un acuerdo para incrementar los precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en Huaraz.
7. El 4 de setiembre de 2008, la Secretaría Técnica, con la colaboración de la ORI Ancash, realizó sendas visitas inspectivas en los locales de la Central y la Federación de Transportistas de Huaraz y Callejón de Huaylas (en adelante, la Federación), así como en los domicilios del señor Sáenz, Presidente de la Central, y del señor Mario Miguel Alvarado Soto, Secretario General de la Federación. Cabe resaltar que, en el local de la Central, se encontraron varias copias del Oficio de la Central.
8. El 5 de setiembre de 2008, la Secretaría Técnica, con la colaboración de la ORI Ancash, realizó encuestas a diversos transportistas de Huaraz, con la finalidad de conocer la evolución de los precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros y el motivo de los incrementos, utilizando los documentos denominados Actas de Verificación.
9. Mediante Memorando 242-2008/CLC del 24 de octubre de 2008, la Secretaría Técnica solicitó a la ORI Ancash verificar los precios del servicio de transporte de pasajeros en las principales rutas de la ciudad e identificar las fechas en las que se hubiera producido algún incremento, mediante la aplicación de las encuestas contenidas en las Actas de Verificación. Mediante Memorando 0047-2009/INDECOPI-ANC del 26 de enero de 2009, la ORI Ancash cumplió el encargo de la Secretaría Técnica.
10. En febrero de 2009, la Secretaría Técnica, con la colaboración de la ORI Ancash, realizó entrevistas a los señores Melanio Lugo Osorio, Gerente de Empresa de Transporte 3 de Mayo Señor de la Soledad S.R.L., Asunción Castillejo Perez, representante de Empresa de Transporte ETTCAP S.R.L., Edmundo Natividad

¹ Cabe precisar que la identidad del Colaborador fue declarada confidencial mediante Resolución 030-2009/CLC-INDECOPI del 7 de mayo de 2009.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

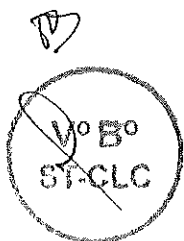
001001

Cerna, representante de Empresa de Transporte Sen Perú S.R.L., Sáenz², Rafael Natividad Rojas, representante de Empresa de Transporte San Gerónimo S.R.L., y Mateo Macedo Chávez, Jefe de la División de Transporte del Gobierno Provincial de Huaraz.

11. Mediante Resolución 007-2009/ST-CLC-INDECOPI del 20 de mayo de 2009 (en adelante, la Resolución de Inicio), la Secretaría Técnica inició de oficio un procedimiento administrativo sancionador contra la Central, Transportes Mars Soledad, Transportes 12, Transportes Shasho, Transportes 18, Transportes Huascarán, Transportes 13 y Transportes Suiza Peruana, y los señores Sáenz, Condori y Araucano (en adelante, los investigados) por la presunta realización de prácticas colusorias horizontales en las modalidades de acuerdos y decisiones o recomendaciones destinados a la fijación concertada de precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en la ciudad de Huaraz, conductas tipificadas en los artículos 1 y 11 del Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.
12. El 10 de julio de 2009, la Central presentó sus descargos, señalando lo siguiente:
 - i. No se ha incurrido en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo colusorio. La reunión en la que se materializó el acuerdo tenía por objeto tratar diversos asuntos gremiales, sin embargo, surgió imprevista y espontáneamente la sugerencia de uniformizar los precios del servicio de transporte, a partir de los precios que habían acordado los conductores al interior de cada una de sus respectivas empresas.
 - ii. No hubo premeditación para concertar los precios, sino que este acuerdo se dio en respuesta a las empresas que fijaban sus precios de manera desleal, por debajo de sus costos operativos.
 - iii. No se ha infringido el Decreto Legislativo 1034 pues no se perjudicó a los consumidores sino que se buscó beneficiarlos con precios que no afecten su economía y que, al mismo tiempo, permitan subsistir a las empresas de transporte. Tampoco se puede haber afectado a los consumidores debido a que la Central representa el 15% del universo de vehículos en Huaraz.
 - iv. El acuerdo ha emanado de una asociación de transportistas, regida bajo los artículos 80 y siguientes del Código Civil, que tiene por objeto realizar una actividad común no lucrativa. Por tanto, al tratarse de una conducta realizada como consecuencia de lo dispuesto en una norma legal, no puede haberse cometido una infracción al Decreto Legislativo 1034.
 - v. El presente caso debe analizarse bajo la regla de la razón contenida en la Resolución 224-2003/TDC-INDECOPI³, debido a que su asociación no

² Cabe precisar que el señor Sáenz se presentó a la entrevista con el señor Condori.

³ Cabe precisar que esta decisión fue emitida en el procedimiento iniciado contra la Asociación Peruana de Empresas de Seguros – Apeseg y diversas empresas aseguradoras, tramitado bajo el Expediente 004-2002/CLC.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001002

tiene fines lucrativos y no ha perseguido la obtención de mayores ganancias, por lo que no se ha afectado el interés económico general.

- vi. El artículo 11 del Decreto Legislativo 1034 resulta aplicable a las prácticas colusorias horizontales realizadas por agentes económicos, siendo que la Central no califica como tal, al no competir con otras asociaciones ni empresas.
13. El 14 de julio de 2009, Transportes Mars Soledad, Transportes 12, Transportes 18 y Transportes Huascarán presentaron sus descargos en el mismo sentido que la Central. Por su parte, el 15 de julio de 2009, Transportes Shasho presentó sus descargos, reiterando los argumentos de la Central.
14. Mediante escritos del 16 de octubre y 30 de diciembre de 2009, la Central, Transportes Mars Soledad, Transportes 12, Transportes Shasho, Transportes 18, Transportes 13 y Transportes Suiza Peruana, y los señores Sáenz, Condori y Araucano presentaron un escrito designando al señor Marcelo Eleuterio Cachay Solís (en adelante, el señor Cachay) como su representante común en el presente procedimiento.
15. Mediante Memorando 307-2009/CLC del 11 de diciembre de 2009, la Secretaría Técnica solicitó a la ORI Ancash que realizara encuestas a diversos conductores de las empresas investigadas, en relación con sus ingresos y el volumen de pasajeros que transportan en sus unidades vehiculares. Mediante Memorando 0668-2009/INDECOPI-ANC del 24 de diciembre de 2009, la ORI Ancash remitió las encuestas efectuadas en cumplimiento del encargo realizado por la Secretaría Técnica.
16. Mediante Cartas 080 y 081-2010/ST-CLC-INDECOPI del 9 de febrero de 2010, la Secretaría Técnica informó a las partes que el periodo de prueba del presente procedimiento finalizaría en un mes. Mediante Cartas 115 y 116-2010/ST-CLC-INDECOPI del 15 de marzo de 2010, la Secretaría Técnica informó a las partes que el periodo de prueba del presente procedimiento culminó el 10 de marzo de 2010.
17. Mediante Informe Técnico del 16 de marzo de 2010, la Secretaría Técnica realizó las siguientes recomendaciones a la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Comisión):
- Declarar que Transportes Mars Soledad, Transportes 12, Transportes Shasho, Transportes 18, Transportes Huascarán, Transportes 13 y Transportes Suiza Peruana han cometido una infracción administrativa grave consistente en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de fijación concertada de precios del servicio de transporte de taxi y colectivo en la provincia de Huaraz, conducta tipificada en los artículos 1 y 11.2, literal a), del Decreto Legislativo 1034.
 - Declarar que la Central y sus directivos, los señores Sáenz, Condori y Araucano, han cometido una infracción administrativa grave consistente en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendación





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001003

anticompetitiva destinada a incrementar los precios del servicio de transporte de taxi y colectivo en la provincia de Huaraz, conducta tipificada en los artículos 1 y 11.2, literal a), del Decreto Legislativo 1034.

18. El 27 de abril de 2010, el señor Cachay presentó alegaciones al Informe Técnico, sobre la base de los siguientes argumentos:
- i. La Central es una asociación de transportistas sin fines de lucro pero de defensa y proyección de sus actividades laborales y toma acuerdos en ese sentido.
 - ii. La concertación de precios no se puede dar en su caso porque, al tratarse de una asociación de transportistas, "no existe esta figura de competir". La competencia se da con empresas de otras asociaciones, que tienen la libertad de fijar sus precios de acuerdo a sus expectativas y realidades propias.
 - iii. En una concertación de precios se debe tener en cuenta dos condiciones que no han sido evaluadas por la Secretaría Técnica: la hegemonía o control del mercado por parte de un grupo de empresas u operadores económicos, y la concertación entre estas empresas dominantes para fijar un precio.
 - iv. En el presente caso no se advierte la posición de dominio ni menos el abuso en la concertación de precios.
 - v. Hubo una reunión para tratar asuntos diferentes al tema de precios y, de modo casual e imprevisto, se conversó sobre la necesidad de fijar precios.
 - vi. En la actualidad, los precios evolucionan libremente, lo cual demuestra que no ha existido ni existe ánimo de concertar precios y que, si ocurrió aparentemente en aquella oportunidad, fue un hecho fortuito, casual e imprevisto.
 - vii. La imposición de una sanción afectaría gravemente su situación económica, así como también la continuidad del servicio de transporte.
 - viii. Al momento de resolver, la Comisión debería tener en cuenta lo siguiente:
 - El alza permanente de los precios de los combustibles, cuyo último incremento fue de S/. 1.00 por galón en promedio.
 - La competencia desleal de las empresas afiliadas a la Federación, que llegaron a cobrar sumas superiores a S/. 2.50 en los taxis y de S/. 1.00 en los colectivos.
 - Los conductores, cobradores y demás operadores del servicio de transporte público de pasajeros trabajan de manera continua y por más de 15 horas diarias.
 - Las sugerencias dadas (recomendación de precios) a los afiliados a la Central ha sido superada ampliamente por los excesivos precios que vienen cobrando los afiliados a la Federación.





001004

- Se pretende sancionar a las empresas y a los dirigentes de la Central, a pesar de que no tienen ni una sola unidad vehicular.

19. Finalmente, el señor Cachay solicitó el uso de la palabra por un tiempo no menor de 15 minutos.
20. El 13 y 27 de mayo de 2010, la Secretaría Técnica puso en conocimiento de la Comisión el Informe Técnico y las alegaciones presentadas por los investigados, así como todo lo actuado en el presente procedimiento.
21. El 8 de julio de 2010, se llevó a cabo la audiencia de informe oral, contando con la participación del señor Cachay, en representación de la Central y de las empresas Transportes Mars Soledad, Transportes 12, Transportes Shasho, Transportes 18, Transportes 13 y Transportes Suiza Peruana; y del señor Saenz. Durante la audiencia, los investigados reiteraron los argumentos planteados en sus alegaciones al Informe Técnico.

II. CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

22. El presente pronunciamiento tiene por objeto determinar si los investigados incurrieron en presuntas prácticas colusorias horizontales en las modalidades de acuerdos y decisiones o recomendaciones destinados a la fijación concertada de precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en la ciudad de Huaraz en el periodo comprendido entre agosto y octubre de 2008.

III. ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

3.1. MARCO CONCEPTUAL

3.1.1. Norma aplicable

23. En virtud de lo dispuesto por el artículo 103 de la Constitución Política del Perú⁴, la ley se aplica a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes desde su entrada en vigencia y no tiene fuerza ni efectos retroactivos, salvo en materia penal cuando favorece al reo.
24. En lo que se refiere a la potestad sancionadora administrativa, el numeral 5 del artículo 230 de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General⁵,

⁴ Constitución Política del Perú

Artículo 103.- Pueden expedirse leyes especiales porque así lo exige la naturaleza de las cosas, pero no por razón de las diferencias de las personas. La ley, desde su entrada en vigencia, se aplica a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes y no tiene fuerza ni efectos retroactivos; salvo, en ambos supuestos, en materia penal cuando favorece al reo. La ley se deroga solo por otra ley. También queda sin efecto por sentencia que declara su inconstitucionalidad.
La Constitución no ampara el abuso del derecho.

⁵ Ley 27444

Artículo 230.- Principios de la potestad sancionadora administrativa

5. Irretroactividad.- Son aplicables las disposiciones sancionadoras vigentes en el momento de incurrir el administrado en la conducta a sancionar, salvo que las posteriores le sean más favorables.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001005

establece que son aplicables las disposiciones sancionadoras vigentes en el momento de incurrir el administrado en la conducta a sancionar, salvo que las posteriores le sean más favorables.

25. De acuerdo a lo anterior, la norma aplicable al presente procedimiento administrativo sancionador es el Decreto Legislativo 1034⁶, toda vez que las conductas investigadas se habrían producido durante su vigencia.

3.1.2. Prácticas Colusorias Horizontales

26. Las prácticas colusorias horizontales se encuentran tipificadas como conductas anticompetitivas en los artículos 1 y 11 del Decreto Legislativo 1034.
27. 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 clientes⁷, con el objeto de eliminar, restringir o limitar la competencia en detrimento de los consumidores, de otros competidores o de los proveedores⁸. 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.
28. 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.
29. Se entiende por acuerdo que restringe la competencia o acuerdo colusorio, 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.
30. 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

⁶ Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas
Disposición Complementaria Transitoria
Única.- Aplicación de la presente Ley a los procedimientos en trámite.-
Las disposiciones de la presente Ley de naturaleza procesal se aplicarán a los procedimientos en trámite bajo el Decreto Legislativo N° 701, en la etapa en que se encuentren.

⁷ A diferencia de las prácticas colusorias verticales, realizadas por agentes que operan en planos distintos de la cadena de producción, distribución o comercialización.

⁸ Ver Resolución 009-2008-INDECOPI/CLC del 25 de febrero de 2008, sobre práctica concertada para la fijación de primas y deducibles mínimos de los seguros básico y completo de vehículos particulares y Resolución 085-2009/CLC-INDECOPI del 22 de diciembre de 2009, por presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de recomendaciones anticompetitivas en el servicio de transporte urbano de pasajeros en Lima Metropolitana.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001006

partir del uso de indicios y presunciones, pueden inferirse como única explicación razonable⁹.

31. Por su parte, las decisiones y recomendaciones son declaraciones destinadas a uniformizar el comportamiento de un grupo de agentes económicos, restringiendo la competencia entre ellos con los efectos negativos que de ello 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).
32. 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 involucrado.
33. La responsabilidad de una asociación o gremio por las decisiones o recomendaciones que realicen no enerva la posibilidad de atribuir responsabilidad a sus asociados o agremiados¹⁰. 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 corresponda¹¹.
34. 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 derivan¹².

⁹ 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.

¹⁰ 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.

¹¹ BELLAMY, Christopher y Graham CHILD. *Derecho de la competencia en el mercado común*. Madrid: Editorial Civitas, 1992, p. 85.

¹² En el ámbito de la Comunidad Europea, las decisiones de las asociaciones comerciales también se encuentran expresamente prohibidas por el artículo 81 del TCE. 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. 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





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001097

3.1.3. Carga de la Prueba

35. El artículo 11 del Decreto Legislativo 1034¹³ también distingue a las prácticas colusorias horizontales a partir del tipo de prohibición aplicable, diferenciando entre aquellas sujetas a una prohibición absoluta y aquellas sujetas a una prohibición relativa.
36. Los artículos 8 y 9 del Decreto Legislativo 1034 establecen las reglas de la carga de la prueba aplicables a la prohibición absoluta y a la prohibición relativa¹⁴. Así, los casos sometidos a una prohibición absoluta se caracterizan porque, para declarar la existencia de una infracción administrativa, basta que se demuestre la existencia de la conducta investigada. Por su parte, los casos sometidos a una prohibición relativa se caracterizan porque, además de probar la existencia de la conducta investigada, se debe verificar que ésta tiene o podría tener efectos negativos para la competencia y el bienestar de los consumidores¹⁵.
37. Esta distinción normativa responde a la existencia de amplia experiencia jurisprudencial, nacional y extranjera, que ha permitido identificar determinadas conductas anticompetitivas que, en sí mismas, son restrictivas de la competencia

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

13

Decreto Legislativo 1034

Artículo 11.- Prácticas colusorias horizontales.-

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

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

(...)

(k) Otras prácticas de efecto equivalente que busquen la obtención de beneficios por razones diferentes a una mayor eficiencia económica.

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

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

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

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

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

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

14

Decreto Legislativo 1034

Artículo 8.- Prohibición absoluta.-

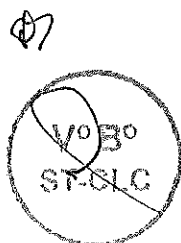
En los casos de prohibición absoluta, para verificar la existencia de la infracción administrativa, es suficiente que la autoridad de competencia pruebe la existencia de la conducta.

Artículo 9.- Prohibición relativa.-

En los casos de prohibición relativa, para verificar la existencia de la infracción administrativa, la autoridad de competencia deberá probar la existencia de la conducta y que ésta tiene, o podría tener, efectos negativos para la competencia y el bienestar de los consumidores.

15

Cabe precisar que, en los casos sometidos a una prohibición relativa, los investigados pueden demostrar que, a pesar de haber cometido la conducta investigada, ésta genera o podría generar efectos positivos o eficiencias en el mercado. En este escenario, la autoridad de competencia deberá hacer un balance entre los efectos negativos o anticompetitivos que ha identificado y los efectos positivos o procompetitivos que han demostrado los investigados. Si el balance es positivo, no se habrá configurado una infracción.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001008

y no generan mayor eficiencia en el mercado, lo que ha motivado que se encuentren sometidas a una prohibición absoluta.

38. Específicamente, se encuentran sometidas a una prohibición absoluta las prácticas colusorias horizontales, *inter marca*, que no son complementarias o accesorias a otros acuerdos lícitos (es decir, los denominados acuerdos desnudos o *naked agreements*), y que tienen por objeto: a) la fijación de precios u otras condiciones comerciales o de servicio; b) la limitación de la producción o de las ventas; c) el reparto de clientes, proveedores o zonas geográficas de mercado; o, d) las licitaciones colusorias o *bid rigging*, según lo establecido taxativamente en el artículo 11.2 del Decreto Legislativo 1034.
39. Así, considerando que habrían consistido en acuerdos y decisiones o recomendaciones destinados a fijar el precio de un servicio, que califican como acuerdos *inter marca* y que no resultan complementarios o accesorios a un acuerdo lícito, las conductas investigadas en el presente procedimiento se encuentran sometidas a una prohibición absoluta. Así, para declarar la existencia de una infracción administrativa, bastará con probar la existencia de las conductas investigadas, siendo innecesario verificar si éstas tienen o podrían tener efectos negativos para la competencia y el bienestar de los consumidores.
40. Sobre el particular, los investigados han señalado que sus conductas deberían ser analizadas según los criterios establecidos en el precedente de observancia obligatoria aprobado mediante Resolución 0224-2003/TDC-INDECOPI (en adelante, el Precedente SOAT)¹⁶. En efecto, en opinión de los denunciados,

¹⁶

Cabe mencionar que el Precedente SOAT establece lo siguiente:

1. La calificación de una conducta como restrictiva de la libre competencia y, por tanto, ilegal, requiere que dicha conducta sea capaz de producir el efecto de restringir, impedir o falsear la competencia y que la misma se ejecute en el mercado. La capacidad de la conducta para producir el efecto restrictivo de la competencia y su ejecución en el mercado constituye el perjuicio al interés económico general al que se refiere el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 701, de conformidad con la valoración positiva del instituto jurídico de la competencia contenida tanto en la Constitución Política del Perú como en el Decreto Legislativo N° 701.
2. De conformidad con la mencionada valoración positiva de la competencia, las prácticas restrictivas de la libre competencia - producto de acuerdos, decisiones o prácticas concertadas - o el abuso de una posición de dominio en el mercado, constituyen conductas reprochables y, por lo general, no son medios idóneos para procurar el mayor beneficio de los usuarios y consumidores.
3. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 701 en cuanto al perjuicio al interés económico general, excepcionalmente, y siempre que puedan acreditarse en forma suficiente, precisa y coherente, efectos beneficiosos en la conducta cuestionada que superen el perjuicio a los consumidores y al instituto jurídico de la competencia, dicha conducta será calificada como restrictiva de la libre competencia, pero exenta de reproche y sanción debido a su balance positivo respecto de la afectación del interés económico general.
4. La determinación de los casos excepcionales exentos de reproche y sanción mencionados en el numeral anterior deberán analizarse en cada caso concreto, considerando la concurrencia de los siguientes requisitos de exención: i) si las conductas cuestionadas contribuyen a mejorar la producción o la distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico o económico, reservando al mismo tiempo a los consumidores una participación equitativa en el beneficio resultante; ii) si la conducta restrictiva es el único mecanismo para alcanzar los objetivos beneficiosos señalados en el requisito anterior; y, iii) si aquellas conductas no se convierten de manera indirecta en una forma que facilite a las empresas involucradas eliminar la competencia respecto de una parte sustancial del mercado en el que participan.
5. La fijación concertada de precios contemplada expresamente en el literal a) del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 701 constituye una práctica restrictiva de la libre competencia que contraviene directamente la esencia misma del instituto jurídico de la competencia. En consecuencia, para eximir de reproche a dicha conducta se requiere de un análisis calificado muy detenido, exigente y riguroso del cumplimiento preciso e indubitable de todos los requisitos de exención indicados en el numeral anterior.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOP

001009

considerando que no ostentan posición de dominio, que no habrían actuado con intencionalidad y que no habrían producido perjuicios en el mercado, sus conductas deberían ser declaradas "exentas de reproche y sanción".

41. Al respecto, cabe precisar que el Precedente SOAT estableció criterios de interpretación del Decreto Legislativo 701, Ley que elimina las prácticas monopólicas, controlistas y restrictivas de la libre competencia¹⁷. Sin embargo, como se ha señalado, la norma aplicable a las conductas investigadas en el presente procedimiento es el Decreto Legislativo 1034, no el Decreto Legislativo 701 ni los criterios de interpretación que se aprobaron respecto de dicha norma.
42. Por lo tanto, cabe reiterar que las conductas investigadas en el presente procedimiento se encuentran sometidas a una prohibición absoluta. Así, para declarar la existencia de una infracción administrativa, bastará con probar la existencia de las conductas investigadas. En ese sentido, será innecesario verificar si los investigados ostentan posición de dominio, si actuaron con intencionalidad o si han producido perjuicios en el mercado. Ello, sin perjuicio de que estos elementos podrían ser considerados en una eventual graduación de la sanción, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 44 del Decreto Legislativo 1034 y el numeral 3 del artículo 230 de la Ley 27444¹⁸.

Asimismo, cabe precisar que este criterio interpretativo dejó sin efecto los precedentes de observancia obligatoria aprobados mediante Resolución 276-97-TDC del 19 de noviembre de 1997, correspondiente al procedimiento seguido de oficio contra la Asociación Peruana de Avicultura y otras (Expediente 029-96/CLC), y mediante Resolución 206-97-TDC del 13 de agosto de 1997, correspondiente a la denuncia interpuesta por Miguel Segundo Ciccía Vásquez E.I.R.L. contra Empresa Turística Mariscal Cáceres S.A. y otras (Expediente 0077-95-CLC).

¹⁷ Norma que prohibía y sancionaba las conductas anticompetitivas y que estuvo vigente hasta el 24 de julio de 2008.

¹⁸ Decreto Legislativo 1034

Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas

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

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

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

Ley 27444

Artículo 230.- Principios de la potestad sancionadora administrativa

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

(...)

3. Razonabilidad.- Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más 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 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.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001010

3.1.4. Aplicación del Decreto Legislativo 1034 a las asociaciones

43. En lo que se refiere a la aplicación del Decreto Legislativo 1034 a las asociaciones, los investigados han alegado que la prohibición de las prácticas colusorias horizontales resulta aplicable única y exclusivamente a los agentes económicos y que las asociaciones sin fines de lucro como la Central no califican como agentes económicos.

44. Al respecto, cabe recordar que la jurisprudencia del Indecopi ha reconocido siempre la posibilidad de sancionar a las asociaciones por la realización de conductas anticompetitivas. En efecto, mediante Resolución 001-97-INDECOPI/CLC del 16 de enero de 1997, la Comisión estableció lo siguiente:

En cuanto a la participación de las entidades gremiales, debe entenderse que éstas se encuentran comprendidas dentro del ámbito de aplicación del Decreto Legislativo N° 701, en tanto su actuación incide en el desarrollo de las actividades económicas de sus agremiados. En tal sentido, se encuentran obligadas a respetar las normas que regulan el ejercicio de la libre competencia.

Si bien dichas entidades pueden tener dentro de sus fines el recolectar y difundir entre sus miembros diversa información sobre el sector al que pertenecen, así como realizar estudios de mercado, ello no las faculta a limitar la libertad de acción de sus miembros ni a realizar recomendaciones o establecer conclusiones anticipadas de forma que provoquen un comportamiento uniforme en el mercado al menos por parte de un sector de las empresas (...) ¹⁹.

45. Posteriormente, mediante Resolución 025-2002-INDECOPI/CLC del 11 de diciembre de 2002, la Comisión reafirmó este criterio en los siguientes términos:

El Decreto Legislativo 701 establece que son de aplicación las normas de libre competencia a las personas que ejerzan la representación de las empresas, instituciones o entidades en cuanto éstas participen en la adopción de los actos y prácticas sancionadas por dicha Ley. Las asociaciones gremiales se encuentran dentro del ámbito de aplicación de las normas de competencia no por la actividad empresarial que puedan desarrollar sino porque en su interior se pueden adoptar decisiones que afecten el comportamiento competitivo de las empresas que integran dicha organización ²⁰.

(...)

¹⁹ Ver numeral 24 de la Resolución 001-97-INDECOPI/CLC del 15 de enero de 1997, correspondiente al procedimiento seguido de oficio contra la Asociación Peruana de Avicultura y otras (Expediente 029-96/CLC).

²⁰ Ver numeral 56 de la Resolución 025-2002-INDECOPI/CLC del 11 de diciembre de 2002, correspondiente al procedimiento seguido de oficio contra la Asociación Peruana de Empresas de Seguros – Apeseg y otros (Expediente 004-2002/CLC).





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001011

46. Finalmente, cabe señalar que el artículo 2.1 del Decreto Legislativo 1034, norma aplicable a las conductas investigadas en el presente procedimiento, reconoce expresamente la posibilidad de sancionar a las asociaciones por la realización de conductas anticompetitivas:

Artículo 2.- Ámbito de aplicación subjetivo.-

*2.1. La presente Ley se aplica a las personas naturales o jurídicas, sociedades irregulares, 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.** Se aplica también a quienes ejerzan la dirección, gestión o representación de los sujetos de derecho antes mencionados, en la medida que hayan tenido participación en el planeamiento, realización o ejecución de la infracción administrativa.*

(Énfasis agregado).

47. En tal sentido, considerando que sus asociados ofertan servicios en el mercado (específicamente, el servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en la ciudad de Huaraz), la Central se encuentra dentro del ámbito de aplicación del Decreto Legislativo 1034.

3.1.5. El supuesto compromiso de cese de las conductas investigadas

48. Durante la audiencia de informe oral realizada el 8 de julio de 2010, el señor Cachay solicitó a la Comisión que evaluara la posibilidad de aprobar un compromiso de cese de las conductas investigadas en el presente procedimiento.
49. Sobre el compromiso de cese, el artículo 25.1 del Decreto Legislativo²¹ establece que el presunto o presuntos responsables de la comisión de una conducta anticompetitiva pueden ofrecer un compromiso referido al cese de los hechos investigados o a la modificación de aspectos relacionados con ellos, dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) días hábiles contados desde la fecha de notificación de la imputación de cargos o resolución de inicio del procedimiento.
50. Adicionalmente, el artículo 25.3 del Decreto Legislativo 1034 establece los requisitos que deben presentarse para que la Secretaría Técnica y esta Comisión puedan evaluar una solicitud de compromiso de cese:

Artículo 25.- Del Compromiso de Cese.-

(...)

25.3. Para evaluar la solicitud de compromiso de cese, y en ejercicio de una facultad discrecional, la Secretaría Técnica tomará en consideración el cumplimiento concurrente de las siguientes condiciones:

²¹

Decreto Legislativo 1034
Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas
Artículo 25.- Del Compromiso de Cese.-

25.1. Dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) días hábiles contados desde la fecha de notificación de la imputación de cargos o resolución de inicio del procedimiento, el presunto o presuntos responsables podrán ofrecer un compromiso referido al cese de los hechos investigados o a la modificación de aspectos relacionados con ellos.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001012

(a) Que la totalidad o una parte de los agentes económicos investigados efectúe un reconocimiento de todos o algunos de los cargos imputados en la resolución de admisión a trámite. Dicho reconocimiento debe resultar verosímil a la luz de los medios de prueba que obren en el expediente principal o que hayan sido aportados por las partes en el marco del procedimiento de aprobación del compromiso de cese;

(b) Que sea verosímil que la conducta anticompetitiva imputada y reconocida por los agentes económicos investigados no haya causado, o no cause, una grave afectación al bienestar de los consumidores. Para ello se podrá tomar en cuenta, de modo indiciario, el tamaño del mercado relevante, la duración de la conducta, el bien o servicio objeto de la conducta, el número de empresas o consumidores afectados, entre otros factores; y,

(c) Que los agentes económicos investigados ofrezcan medidas correctivas que permitan verificar el cese de la práctica anticompetitiva denunciada y que garanticen que no habrá reincidencia. Adicionalmente, podrán ofrecerse medidas complementarias que evidencien el propósito de enmienda de los infractores.

51. Como se puede apreciar, para que la Secretaría Técnica y esta Comisión puedan evaluar una solicitud de compromiso de cese es indispensable que los investigados cumplan con presentar oportunamente medios probatorios que acrediten cada uno de estos requisitos. Al respecto, cabe precisar que no basta que los investigados manifiesten su intención de comprometerse al cese de las conductas investigadas sino que resulta indispensable que presenten los medios probatorios que demuestren el cumplimiento concurrente de los requisitos establecidos por el artículo 25.3 del Decreto Legislativo 1034.
52. Sin embargo, en el presente caso, si bien los investigados han manifestado su intención de comprometerse al cese en el escrito de descargos de la Central y durante la audiencia de informe oral, no han cumplido con presentar oportunamente ningún medio probatorio relacionado con el cumplimiento de los requisitos establecidos por el artículo 25.3 del Decreto Legislativo 1034. En tal sentido, no es posible evaluar el supuesto compromiso de cese de las conductas investigadas.

3.2. DESCRIPCIÓN DEL MERCADO INVESTIGADO

53. El mercado investigado es el servicio de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Huaraz. No se incluirá en el análisis el servicio de transporte interurbano de pasajeros debido a que no existen elementos de juicio suficientes acerca de la existencia de conductas anticompetitivas respecto de dicho servicio.
54. Las empresas investigadas prestan el servicio de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Huaraz, principalmente, a través de dos modalidades: (i) el servicio de taxi y (ii) el servicio de colectivo (mediante camionetas rurales y autos). El servicio de taxi y el servicio de colectivo se diferencian en diversos aspectos como el número de pasajeros que transportan, la existencia de una ruta fija, el tiempo de duración del trayecto y el precio.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOP

001013

55. En efecto, cuando el servicio de colectivo se presta mediante una camioneta rural, permite transportar un mayor número de pasajeros que el servicio de taxi (debido a la mayor capacidad de la unidad de transporte).
56. El servicio de colectivo tiene una ruta fija (paraderos específicos que definen su recorrido) mientras que el servicio de taxi no cuenta con una ruta fija. En consecuencia, al elegir su trayecto (origen y destino), los usuarios del servicio de colectivo deben tener en cuenta la ubicación de los paraderos mientras que los usuarios del servicio de taxi no necesitan considerar este aspecto.
57. La duración del trayecto en el servicio de colectivo suele ser mayor que la duración del trayecto en el servicio de taxi. Ello, debido a que en el primero se realizan diversas paradas para recoger y dejar pasajeros, mientras que en el segundo no se realiza ninguna parada, lo que ocasiona que el tiempo de duración del trayecto sea menor en este último.
58. Asimismo, existen diferencias relacionadas con el precio. En efecto, durante el periodo investigado, en la ciudad de Huaraz, el servicio de taxi tenía un precio de S/. 2.50 por unidad de servicio mientras que el servicio de colectivo tenía un precio de S/. 0.70 por pasajero.
59. Por otro lado, puede afirmarse que el servicio de taxi y el servicio de colectivo son servicios homogéneos, no muestran elementos diferenciadores por el lado de la oferta. En efecto, las empresas de transporte utilizan los mismos insumos (unidades de transporte, combustible, entre otros) y enfrentan los mismos costos (costo de mantenimiento, costo de combustible, entre otros).
60. En ambos mercados existen asociaciones, la Federación y la Central. Cabe resaltar que esta circunstancia podría facilitar la coordinación entre las empresas de transporte y reducir los costos de transacción de implementar una práctica colusoria horizontal.

3.2.1. El servicio de taxi

61. Para la prestación del servicio de taxi en la ciudad de Huaraz, las empresas de transporte gestionan y obtienen las autorizaciones correspondientes del Gobierno Provincial y le cobran un determinado monto a los propietarios de las unidades vehiculares por el derecho a utilizar sus autorizaciones en la prestación del servicio.
62. En lo que se refiere al agente que presta el servicio, se distingue entre los propietarios-conductores y los taxistas en sentido estricto. Los propietarios-conductores prestan el servicio conduciendo un vehículo de su propiedad mientras que los taxistas en sentido estricto prestan el servicio conduciendo un vehículo arrendado y destinan parte de sus ingresos a pagar la renta correspondiente al propietario²².

22

Puede pactarse un monto fijo de arrendamiento, supuesto en el cual, el taxista asume todo el riesgo de la actividad. Por otro lado, cabe mencionar que otro tipo de agente que participa en el mercado es el de la persona o empresa que es propietaria de una flota de vehículos. Esta persona o empresa se dedica a la administración





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001014

63. En la ciudad de Huaraz operan veinticinco (25) empresas que, además del servicio de taxi, también pueden brindar el servicio de "taxi-colectivo"²³. De estas empresas, tres (3) están asociadas a la Central, diez (10) están asociadas a la Federación y doce (12) no pertenecen a ninguna asociación.

Cuadro 1
Empresas de transporte dedicadas al servicio de taxi por asociación

ASOCIACIÓN	EMPRESA	Nº DE UNIDADES
Central	Mars Soledad	98
	Transporte Shasho	51
	Suiza Peruana	5
	Sub Total	154
Federación	Transporte Yunion	658
	Transporte ETTCAP	76
	Transporte Tres	50
	Transporte Señor de la Soledad	47
	Transporte Santa Rosa	30
	Transporte Independencia	19
	Transporte Callejos de Huaylas	13
	Transprte Cincuenta	12
	Transporte San Jerónimo	6
	Asociación Taxi Colectivo 2	1
	Sub Total	912
No Asociados	Sen Perú	125
	Transporte Chasqui	36
	Transporte MT	30
	Fono Taxi	22
	Taxi Rino	20
	Auto Centro	20
	Perla Andina	18
	Transporte Ebenezer	14
	Taxi Red	10
	Transporte Crucero	9
	ECOSEM	7
	Transporte 13 amigos	7
	Sub Total	318
TOTAL		1,384

Fuente: Gobierno Provincial de Huaraz y empresas de transporte
Elaboración: Secretaría Técnica

del negocio y contrata a conductores para que presten el servicio, a cuenta y riesgo del propietario de la flota, pagándoles una retribución económica por dicho concepto. En la ciudad de Huaraz hay principalmente propietarios-conductores y taxistas en sentido estricto.

23

La decisión de prestar uno u otro servicio depende básicamente del conductor; en la medida en que un conductor identifique que existe una mayor demanda por el servicio de taxi que por el servicio de taxi-colectivo, optará por prestar el primero antes que el segundo. Sin embargo, una vez elegido el tipo de servicio, éste no podrá ser modificado sino hasta que culmine su prestación, esto es, hasta que se arribe al punto de destino (taxi) o se finalice el recorrido (taxi-colectivo).

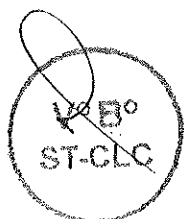
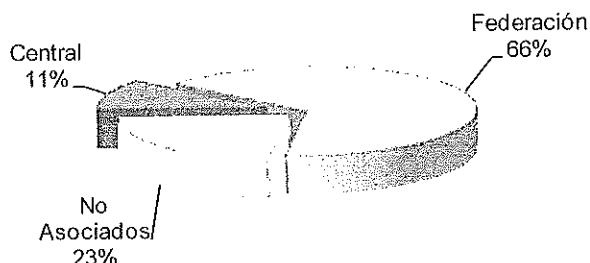


Gráfico 1
Participación de las empresas de transporte dedicadas al servicio de taxi por asociación



Fuente: Gobierno Provincial de Huaraz y empresas de transporte
Elaboración: Secretaría Técnica

64. Al respecto, cabe resaltar que el número de unidades vehiculares de la empresa "Transporte Yuniur" (658) le otorga una participación significativa en el mercado de empresas de transporte dedicadas al servicio de taxi (46%). La participación de esta empresa en la Federación explica en gran medida que esta asociación represente al 66% de este mercado. Por su parte, la Central representa al 11% del mercado mientras que las empresas no asociadas representan un 23% del mercado. De acuerdo a lo anterior, el servicio de taxi muestra un nivel de concentración elevado, con un Índice de Herfindahl-Hirschman (HHI)²⁴ de 2,206.

3.2.2. El servicio de colectivo

65. Para la prestación del servicio de colectivo en la ciudad de Huaraz, las empresas de transporte también gestionan y obtienen las autorizaciones correspondientes del Gobierno Provincial y le cobran un determinado monto a los propietarios de las unidades vehiculares por el derecho a utilizar sus autorizaciones en la prestación del servicio. Así, en principio, cada propietario representa un interés económico independiente. Sin embargo, las unidades vehiculares que utilizan la autorización de una misma empresa de transporte tienen que cumplir ciertas condiciones (iniciar el recorrido en determinados terminales, respetar un orden de salida, etc.).
66. En lo que se refiere al agente que presta el servicio, también se distingue entre los propietarios-conductores que prestan el servicio conduciendo un vehículo de su propiedad y los conductores que prestan el servicio conduciendo un vehículo arrendado y destinan parte de sus ingresos a pagar la renta correspondiente al propietario.

²⁴

Según los Lineamientos sobre Concentraciones Horizontales (*Horizontal Merger Guidelines*), publicados por el Departamento de Justicia (*Department of Justice*) y la Comisión Federal de Comercio (*Federal Trade Commission*) de Estados Unidos, los mercados pueden ser clasificados en desconcentrados ($HHI < 1000$), moderadamente concentrados ($1000 < HHI < 1800$) y altamente concentrados ($HHI > 1800$). Así, por ejemplo, un mercado en el que concurren cuatro firmas: A, B, C y D; con cuotas de mercado de 30%, 30%, 20% y 20%, respectivamente, tiene un HHI de 2600 ($30^2 + 30^2 + 20^2 + 20^2 = 2600$). Ver: *U.S. Department of Justice and Federal Trade Commission. Horizontal Merger Guidelines*, 1997. Sección 1.5.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001016

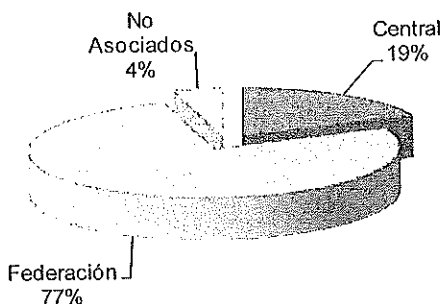
67. En la ciudad de Huaraz operan dieciocho (18) empresas de transporte dedicadas al servicio de colectivo, con un total de trescientos treinta y dos (332) unidades vehiculares. De estas empresas, tres (3) están asociadas a la Central, doce (12) están asociadas a la Federación y tres (3) no pertenecen a ninguna asociación.

Cuadro 2
Empresas de transporte dedicadas al servicio de servicio de colectivo por asociación²⁵

ASOCIACIÓN	EMPRESAS	Nº DE UNIDADES
Central	Transporte Huascarán	18
	Transporte Turismo 18	22
	Transporte 12	22
	Sub Total	62
Federación	Transporte Churup-Linea-Z	52
	Transporte Nueva Era Ancashina	33
	Transporte Turismo 15	32
	Transporte Generación 20	31
	Transporte Diez	30
	Transporte Paria Wilcahuain	17
	Transporte y Servicios Múltiples 1	17
	Transporte Dagoberto Cáceres	12
	Transporte Servicios Múltiples PITEK	11
	Asociación San Cayetano	11
	Transporte CAMPER Y SOBE	6
	Transporte Perla Andina	4
	Sub Total	256
No Asociados	Transporte Cema - Ramirez	7
	Transporte Cordillera Negra 13	6
	Transporte Esmik	1
	Sub Total	14
TOTAL		332

Fuente: Gobierno Provincial de Huaraz y empresas de transporte
Elaboración: Secretaría Técnica

Gráfico 2
Participación de las empresas de transporte dedicadas al servicio de colectivo por asociación



Fuente: Gobierno Provincial de Huaraz y empresas de transporte
Elaboración: Secretaría Técnica

25

Cabe mencionar que, mediante carta del 24 de noviembre de 2008, la Federación remitió una relación de sus empresas asociadas en la que figuraba la empresa Sagrado Corazón de Jesús. Sin embargo, según el registro enviado por el Gobierno Provincial, dicha empresa no se encuentra autorizada en la provincia de Huaraz.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

001017

68. Al respecto, cabe resaltar que Empresa de Transportes Churup Línea Z E.I.R.L. tiene el mayor número de unidades vehiculares (52), lo que le otorga una participación de 14% en el mercado de empresas de transporte dedicadas al servicio de colectivo. Asimismo, cabe señalar que la Federación, la Central y las empresas no asociadas representan el 77%, el 19% y el 4% del mercado, respectivamente. De acuerdo a lo anterior, el mercado de servicio de colectivo muestra un bajo nivel de concentración, con un HHI de 837.

3.3. ANÁLISIS DE LAS CONDUCTAS INVESTIGADAS

3.3.1. El acuerdo destinado a la fijación concertada de precios

a. El Oficio de la Central

69. Como se ha señalado, el Oficio de la Central detalla los alcances de un acuerdo destinado a incrementar los precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en Huaraz. Este documento, reproducido en numerosas copias, fue encontrado por la Secretaría Técnica en el local de la Central durante las visitas inspectivas realizadas el 4 de setiembre de 2008.

70. Específicamente, en el Oficio de la Central se consignó lo siguiente:

ASUNTO.- CONCERTACIÓN DEL ALZA DE PASAJE URBANO INTERURBANO EN LA MODALIDAD TAXI-COLECTIVO POR EL INCREMENTO DE COMBUSTIBLE Y OTROS GASTOS DE OPERACIÓN.

*(...) la coyuntura social y económico actual nos obliga a dejar de lado las diferencias para dar paso a las coincidencias, a la defensa de intereses comunes; dentro de ellas se encuentra el incremento permanente del costo de operaciones del servicio que ofertamos a los usuarios en el transporte urbano e interurbano de TAXI - COLECTIVO en la provincia de Huaraz (...) por lo que se hace necesario también incrementar el costo del pasaje urbano e interurbano en forma uniforme y que debe de ser acatado por todas las empresas para que los usuarios no tengan motivos de cuestionar el incremento o con el pretexto de que otros cobran menos, consiguientemente, saboteen estos nuevos costos.(...) le comunicamos que a partir del día **Sábado 16** de los corrientes todas las empresas aplicaran este nuevo costo. Colectivos: Urbano S/. 0.70. Céntimos, del centro de Huaraz a Essalud S/. 1.00 un nuevo sol, TAXI Urbano S/. 2.50. Nuevos soles.*

(...)

Sin otro particular nos despedimos de Ud. Seguros de contar con su participación y disposición para atender y cumplir con el propósito expuesto.

(Énfasis agregado)

71. La elaboración de este documento demuestra que las empresas investigadas llegaron a un acuerdo para incrementar los precios del servicio de transporte de pasajeros en Huaraz.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

002018

72. Adicionalmente, en la entrevista realizada por la Secretaría Técnica durante las visitas inspectivas del 4 de setiembre de 2008, el señor Condori señaló que los representantes de las empresas de transporte que integran la Central se reunieron con el objetivo inicial de discutir el Plan Integral Regulador del Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Huaraz pero terminaron coordinando un incremento en los precios del servicio de transporte de pasajeros, de S/. 0.20 para el servicio de colectivo y de S/. 0.50 para el servicio de taxi, en la ciudad de Huaraz.
73. Del mismo modo, el señor Sáenz reconoció, en la entrevista realizada por la Secretaría Técnica durante las visitas inspectivas del 4 de setiembre de 2008, la existencia de una reunión informal entre las empresas de transporte que integran la Central, celebrada a mediados de agosto de 2008, en la que surgió la propuesta de incrementar los precios del servicio de transporte de pasajeros en colectivo y taxi. Específicamente, señaló lo siguiente:

INDECOPI: *¿Cómo ha sido la evolución de los costos en estos últimos tiempos, sobre todo estas últimas semanas?*

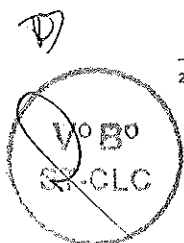
Señor Sáenz: *Los últimos tiempos, después del sismo, no ha subido ninguna vez hace 25... 30 años no ha subido en Huaraz el precio del colectivo, ni en taxis ni en camionetas rurales. Nosotros habíamos empezado a cobrar 50 céntimos colectivo cuando la gasolina costaba 2.50, cuando un galón de aceite para galón 5 a 6 soles, cuando una llanta costaba 17, 18 soles, desde esa fecha, hasta que ahora un galón de gasolina cuesta 15 soles, una llanta, de acuerdo a la calidad, 200 a 280, desde 200 prácticamente no baja, ahora, un galón de aceite esta entre 50 a 60, de acuerdo a la marca, a la calidad. Entonces, frente a esa situación, algunos de los transportistas, se optó por elevar el precio, porque ya prácticamente estábamos por colapsar. Ése no ha sido tampoco un acuerdo unánime sino ha sido un acuerdo de unos cuantos dirigentes, o sea, de unos cuantos gerentes que la Central sí avaló, para qué vamos a ser mentirosos, como usted dice, nosotros tampoco quisiéramos ser sancionados sino que más vale la franqueza (...).*
(Énfasis agregado)

74. Asimismo, algunas de las empresas investigadas²⁶ admitieron en sus escritos de descargos la existencia de una reunión en la que se celebró un acuerdo para incrementar los precios del servicio de transporte de pasajeros en Huaraz:

El acto en el que presuntamente tomamos estos acuerdos concertados no fue tal, ya que asistimos a una reunión de la Central de Transportistas para tratar otros asuntos gremiales, en el que de una espontánea y imprevista sugerencia se habló de uniformizar nuevos precios a partir de los precios acordados internamente en cada empresa pertenecientes a la Central, es decir, cada una de las empresas en forma aislada, sin que exista concierto, ya habían acordado precios de los pasajes, los mismos que variaban en 10, 20 y hasta 50% entre sí (...).
(Énfasis agregado)

26

Transportes 12, Transportes 18, Transportes Huascarán, Transportes Mars Soledad y Transportes Shasho.



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

001019

75. Finalmente, los investigados reiteraron en sus alegatos que existió una reunión, convocada para tratar diversos asuntos, en la que se conversó, de manera casual e imprevista, sobre la necesidad de fijar precios²⁷.
76. En tal sentido, esta Comisión considera que el Oficio de la Central, las declaraciones de los señores Condori y Sáenz, los descargos y los alegatos presentados por los investigados durante el presente procedimiento, demuestran de manera fehaciente que los representantes de Transportes Mars Soledad, Transportes 12, Transportes Shasho, Transportes 18, Transportes Huascarán, Transportes 13 y Transportes Suiza Peruana celebraron una reunión el 13 de agosto de 2008²⁸, en la que acordaron incrementar los precios de los servicios de transporte en taxi y en colectivo, en la ciudad de Huaraz.

b. El incremento de precios

77. Como se ha señalado, el 5 de setiembre de 2008, la Secretaría Técnica, con la colaboración de la ORI Ancash, realizó encuestas a diversos transportistas de Huaraz, con la finalidad de conocer la evolución de los precios del servicio de transporte de pasajeros y el motivo de los incrementos.
78. De los doscientos tres encuestados, ciento cuarenta y cinco (71%) señalaron que los incrementos se produjeron después del 13 de agosto de 2008²⁹. Esto confirma que el incremento de precios se produjo como consecuencia del acuerdo celebrado por las empresas de transporte que participaron en la reunión convocada por la Central.
79. En lo que se refiere al nivel de los incrementos, las encuestas demuestran que diversas empresas que prestan el servicio de colectivo incrementaron su precio de S/. 0.50 a S/. 0.70 (ver Cuadro 3). De forma similar, en el caso del servicio de taxi, el incremento se produjo en fechas posteriores a la reunión convocada por la Central y fue de S/. 2.00 a S/. 2.50 (Ver Cuadro 4).

Cuadro 3
Resultados de la encuesta para camionetas rurales

EMPRESA	Nº DE UNIDADES	ENCUESTADOS	PRECIO	
			ANTES	DESPUÉS
Churup	52	11	S/. 0.50	S/. 0.70
Huascarán	18	1	S/. 0.50	S/. 0.70
Generación 20	31	10	S/. 0.50	S/. 0.70
Transporte 12	22	11	S/. 0.50	S/. 0.70
Transporte 15	32	4	S/. 0.50	S/. 0.70

Fuente: Encuestas realizadas por la Secretaría Técnica, con la colaboración de la ORI Ancash
Elaboración: Secretaría Técnica

²⁷ Ver foja 971.

²⁸ Según se indica en el documento de convocatoria que fue encontrado durante la visita inspectiva realizada el 4 de setiembre de 2008 en el local de la Central.

²⁹ Cabe señalar que cuarenta encuestados (23%) no precisaron la fecha de los incrementos.



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

001020

Cuadro 4
Resultados de la encuesta para taxi

EMPRESA	Nº DE UNIDADES	ENCUESTADOS	PRECIO	
			ANTES	DESPUÉS
Transporte Yunior	1/	658	83	S/. 2.00 S/. 2.50
Sen Perú	2/	125	18	S/. 2.00 S/. 2.50
Mars Soledad	3/	98	17	S/. 2.00 S/. 2.50
Transporte ETTCAP	4/	76	10	S/. 2.00 S/. 2.50
Transporte Shasho	5/	51	8	S/. 2.00 S/. 2.50
Suiza Peruana	6/	5	3	S/. 2.00 S/. 2.50

Fuente: Encuestas realizadas por la Secretaría Técnica, con la colaboración de la ORI Ancash

Elaboración: Secretaría Técnica

1/ Treinta y tres señalaron que el incremento fue de S/. 0.50 a S/. 0.70 (taxi-colectivo).

2/ Diez señalaron que el incremento fue de S/. 0.50 a S/. 0.70 (taxi-colectivo).

3/ Siete señalaron que el incremento fue de S/. 0.50 a S/. 0.70 (taxi-colectivo).

4/ Dos señalaron que el incremento fue de S/. 0.50 a S/. 0.70 (taxi-colectivo).

5/ Tres señalaron que el incremento fue de S/. 0.50 a S/. 0.70 (taxi-colectivo).

6/ Uno señaló que el incremento fue de S/. 0.50 a S/. 0.70 (taxi-colectivo).

80. Como se puede apreciar, el comportamiento de las empresas de transporte en Huaraz después de la reunión convocada por la Central fue similar al propuesto en el Oficio de la Central, circunstancia que evidencia la ejecución del acuerdo celebrado entre las empresas investigadas.

81. Por lo tanto, se puede concluir que Transportes Mars Soledad, Transportes 12, Transportes Shasho, Transportes 18, Transportes Huascarán, Transportes 13 y Transportes Suiza Peruana celebraron y ejecutaron un acuerdo para incrementar los precios de los servicios de transporte en taxi y en colectivo, en la ciudad de Huaraz³⁰.

3.3.2. La recomendación destinada a la fijación concertada de precios

82. En principio, para que una práctica colusoria horizontal sea efectiva, debe involucrar a todas las empresas que participan en el mercado o a un grupo importante de ellas, de manera que las empresas que no forman parte del acuerdo no tengan la capacidad para influir en las condiciones de mercado.

83. Sin embargo, como se ha señalado, las empresas de transporte asociadas a la Central tienen una cuota de mercado poco significativa en el mercado de transporte de pasajeros en la ciudad de Huaraz³¹. En consecuencia, para garantizar la efectividad del acuerdo, era necesario lograr que las empresas de transporte no asociadas a la Central se adhirieran a la práctica colusoria horizontal. De lo contrario, la presión competitiva habría impedido que las empresas de transporte alcanzaran los beneficios extraordinarios derivados del precio concertado.

84. En tal sentido, mediante la elaboración del Oficio de la Central y su posterior difusión entre diversos transportistas, la Central y sus directivos buscaron que las

³⁰ Cabe precisar que el supuesto carácter casual, imprevisto o espontáneo con el que se habría adoptado el acuerdo resulta irrelevante para el análisis y no enerva la responsabilidad de las empresas investigadas.

³¹ La cuota de mercado es de 11% y 19% en el servicio de transporte de pasajeros en taxi y en colectivo, respectivamente (ver Gráficos 1 y 2).

V





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001021

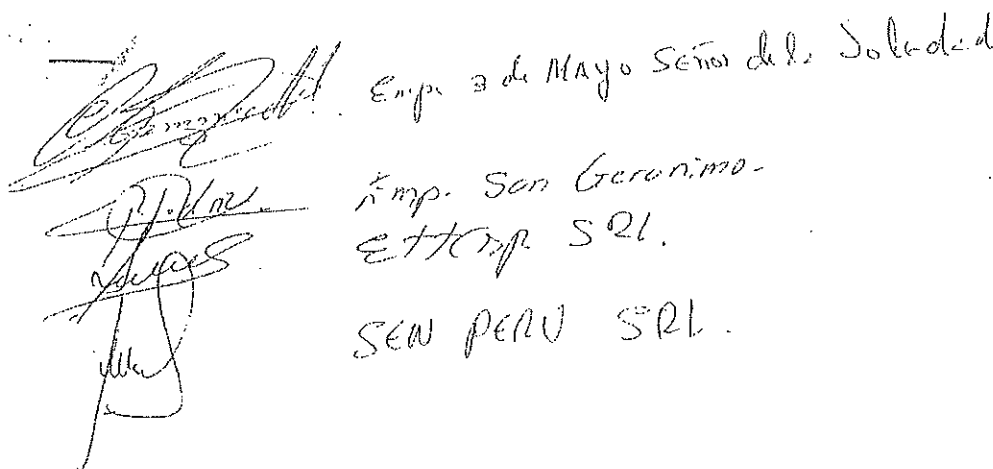
empresas de transporte no asociadas a la Central se adhieran a la práctica colusoria horizontal, incrementando sus precios de la misma manera en que habían acordado hacerlo las empresas de transporte que participaron en la reunión convocada por la Central. En otras palabras, mediante la comunicación del Oficio de la Central a la mayor cantidad posible de transportistas, los investigadores buscaron uniformizar el comportamiento de todas las empresas de transporte de Huaraz.

85. Sobre la difusión del Oficio de la Central, en la entrevista realizada por la Secretaría Técnica durante la visita inspectiva del 4 de setiembre de 2008, el señor Sáenz reconoció lo siguiente:

INDECOPI: De acuerdo, ¿y esto ha sido repartido sólo a las empresas de la Central o a alguna otra empresa más?

Señor Sáenz: Sólo a la Central... pero, de repente porque el Secretario de Organización quedó en repartir a los que desean recibir porque somos declarados enemigos con la Federación.

86. Adicionalmente, cabe señalar que la Secretaría Técnica encontró, durante la visita inspectiva realizada en el local de la Central³², una copia del Oficio de la Central en cuyo reverso se aprecia la firma de distintas personas que serían conductores de las empresas de transporte que se consignan en el propio documento, tal como se muestra a continuación:


Emp. 3 de Mayo Señor de la Soledad
Emp. San Gerónimo-
ETTCAP S.R.L.
SEN PERU S.R.L.

87. Este documento demuestra que la difusión del Oficio de la Central no se limitó a las empresas de transporte asociadas a la Central sino que estuvo dirigida, en general, a las empresas de transporte de Huaraz, como es el caso de Empresa de Transporte 3 de Mayo Señor de la Soledad S.R.L., Empresa de Transporte San Gerónimo S.R.L., Empresa de Transportes ETTCAP S.R.L. y Empresa de Transporte Sen Perú S.R.L.³³

³² Ver Acta de Inspección de la visita inspectiva realizada el 4 de setiembre de 2008 en el local de la Central.

³³ En la entrevista realizada el 26 de febrero de 2009 en el local de la ORI Ancash al señor Natividad, representante de Empresa de Transporte San Gerónimo S.R.L., éste mencionó que, en las afueras de la Municipalidad de Huaraz, un señor se le acercó y le entregó el Oficio de la Central, haciéndole firmar una copia a modo de cargo. Al mostrarle el documento con las firmas, el señor Natividad reconoció que era su firma.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001022

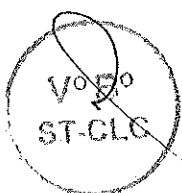
88. Esta recomendación pudo haber tenido una importante acogida entre sus destinatarios si se considera el contexto en el que se produjo, marcado esencialmente por el incremento del precio de los combustibles. En efecto, esta coyuntura podría haber provocado que las empresas de transporte de Huaraz tuvieran incentivos para adherirse al incremento de precios propuesto en el Oficio de la Central.
89. En efecto, uno de los principales insumos para la prestación del servicio de transporte de pasajeros es el Diesel 2, combustible que, en el periodo comprendido entre 2003 y 2008, se incrementó a nivel nacional en 48% aproximadamente. Cabe precisar que el Diesel 2 siguió la misma tendencia en la región Ancash, incrementándose en 12% en el periodo comprendido entre enero de 2007 y octubre de 2008.
90. En tal sentido, esta Comisión considera que ha quedado demostrado de manera fehaciente que la Central y sus directivos, los señores Sáenz, Condori y Araucano, realizaron una recomendación anticompetitiva destinada a incrementar los precios de los servicios de transporte en taxi y en colectivo, en la ciudad de Huaraz.

IV. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN

91. Habiendo quedado demostrada la existencia de infracciones al Decreto Legislativo 1034, consistentes en prácticas colusorias horizontales en las modalidades de acuerdo y recomendación anticompetitiva destinados a incrementar los precios de los servicios de transporte en taxi y en colectivo, en la ciudad de Huaraz; corresponde determinar una sanción adecuada para las empresas investigadas y la Central y sus directivos, respectivamente.
92. Sobre el particular, 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 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.*





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

001023

93. 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 esperado 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.
94. 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.
95. En el presente caso, las infracciones identificadas son prácticas colusorias horizontales en las modalidades de acuerdo y recomendación anticompetitiva destinados a la fijación concertada de precios. Este tipo de infracciones es considerado uno de los más nocivos por su impacto en el bienestar de la sociedad. La fijación concertada de precios implica la eliminación de la competencia entre un grupo de agentes económicos y, normalmente, provoca la existencia de precios superiores a los que deberían haber existido en condiciones de competencia. Esta conducta anticompetitiva se encuentra sujeta a una prohibición absoluta, precisamente, porque afecta sensiblemente la competencia y el bienestar de los consumidores, sin generar eficiencias que la justifiquen.
96. Sobre el alcance de la restricción de la competencia, cabe señalar que las infracciones identificadas alcanzaron potencialmente a todo el mercado de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Huaraz, toda vez que la difusión del Oficio de la Central no se limitó a las empresas de transporte asociadas a la Central sino que estuvo dirigida, en general, a las empresas de transporte de Huaraz. De hecho, no sólo las empresas de transporte que participaron en la reunión convocada por la Central incrementaron sus precios sino que otras empresas de transporte también incrementaron sus precios después del 13 de agosto de 2008³⁴.

³⁴ Ver Cuadros 3 y 4 de la presente Resolución.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

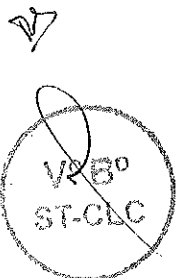
INDECOPÍ

001024

97. En lo que se refiere a la cuota de mercado de los infractores, cabe recordar que los agentes económicos que participaron en las conductas investigadas no contaban con una participación significativa en el mercado de transporte de pasajeros en la ciudad de Huaraz. Así, respecto del servicio de taxi, participaron tres (3) empresas de transporte que contaban con un total de ciento cincuenta y cuatro (154) vehículos y, respecto del servicio de colectivo, participaron cuatro (4) empresas de transporte que en conjunto contaban con sesenta y ocho (68) vehículos. De acuerdo a lo anterior, las empresas de transporte que participaron en el acuerdo no representaban ni el 20% de sus respectivos mercados mientras que la Central, responsable de la recomendación anticompetitiva, asociaba únicamente al 11% y 19% de las empresas de transporte de los mercados de taxi y colectivo, respectivamente.
98. Acerca del efecto de las infracciones identificadas, son los usuarios del servicio de transporte urbano de pasajeros en las modalidades de taxi y colectivo, en la ciudad de Huaraz, los que se habrían visto afectados de manera directa por el incremento de precios. En tal sentido, los consumidores directamente afectados habrían sido los pobladores de la ciudad de Huaraz que utilizan este servicio: 56,186 personas, que representan el 38% de la población de la provincia de Huaraz y el 5% de la Región Ancash³⁵.
99. Respecto de la duración de la restricción de la competencia, la conducta anticompetitiva se habría producido desde que la celebración y ejecución del acuerdo hasta la fecha en la que una de las empresas investigadas se apartó del acuerdo, es decir, hasta el momento en el que se produjo la primera variación respecto del precio concertado. De acuerdo a lo anterior, la fecha de inicio sería mediados de agosto de 2008 y la fecha de fin sería mediados de octubre de 2008³⁶, por lo que el periodo de la infracción habría sido de ocho semanas.
100. En consecuencia, atendiendo a la modalidad y el alcance de las infracciones identificadas, la cuota de mercado de los infractores, el efecto sobre los consumidores y la duración de la restricción de la competencia, esta Comisión considera que las conductas investigadas en el presente procedimiento deben ser calificadas como graves.
101. Como se ha señalado, para que una multa cumpla con su función disuasiva, debe ser igual o superior al beneficio esperado de realizar la infracción. El beneficio esperado por la realización de una conducta anticompetitiva se calcula considerando el beneficio extraordinario, real o potencialmente derivado de la infracción, y la probabilidad de detección de dicha infracción.
102. El beneficio extraordinario consiste en el beneficio que el infractor obtuvo o pudo haber obtenido por la realización de la infracción y que, en consecuencia, 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

³⁵ INEI, Censos Nacionales 2007. Ver: <http://desa.inei.gob.pe/mapas/bid/>

³⁶ Según los escritos presentados por las empresas investigadas, Transportes 12 fue la primera en variar sus precios, aproximadamente a mediados de octubre.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

001025

infracción les será extraído cuando la autoridad de competencia detecte la existencia de dicha infracción.

103. 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, aún cuando podría perder el beneficio extraordinario como consecuencia de la imposición de una sanción, le conviene realizar la infracción si no existe mayor riesgo de ser detectado.
104. 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.
105. Así, la sanción se calcula sobre la base del beneficio esperado por el infractor (beneficio extraordinario / probabilidad de detección), de modo que cumpla con su función de disuadir la infracción.
106. De acuerdo a lo anterior, a mayor beneficio extraordinario, mayor será el beneficio esperado y, por lo tanto, mayor deberá ser la multa. Por otro lado, a menor probabilidad de detección, mayor será el beneficio esperado y, en consecuencia, mayor deberá ser la multa. En ese sentido, el cálculo de la multa se realizará aplicando la siguiente fórmula³⁷:

$$\frac{B_{Ext}}{P_{det}} = \text{Beneficio Esperado} \leq \text{Multa}$$

4.1. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN DE LAS EMPRESAS INVESTIGADAS

107. En primer lugar, se determinará el Beneficio Extraordinario, concepto que incluye toda clase de beneficio anticompetitivo real o potencialmente obtenido por las

³⁷ 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:

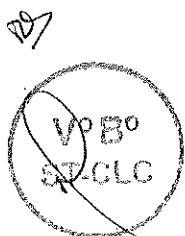
BE^{NL} = Beneficio esperado de no cumplir la ley

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

B^L = Beneficio de cumplir la ley

P_{det} = Probabilidad de detección

B_{Ext} = Beneficio extraordinario





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPÍ

001026

empresas infractoras como consecuencia de la realización de la infracción. Luego, se obtendrá el Beneficio Esperado dividiendo el Beneficio Extraordinario entre la Probabilidad de Detección de la conducta anticompetitiva.

108. En lo que se refiere al Beneficio Extraordinario, se ha considerado la diferencia entre el precio cobrado antes de la reunión convocada por la Central (precio antes de la concertación) y el precio cobrado como consecuencia de dicha reunión (precio después de la concertación), multiplicada por el número de servicios prestados durante el periodo de la infracción³⁸.
109. Los precios antes de la concertación eran de S/ 0.50 y S/. 2.00 mientras que los precios después de la concertación fueron de S/. 0.70 y S/. 2.50, para el servicio de colectivo (en camioneta rural y taxi-colectivo) y de taxi, respectivamente. Por otro lado, se ha considerado que el periodo de la infracción fue de ocho (8) semanas.
110. De acuerdo a lo anterior, la multa base correspondiente a las empresas investigadas ascendería a ochenta con nueve décimas (80.9) de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT). Dicho monto se ha obtenido multiplicando la diferencia entre el precio antes (Columna B) y después (Columna C) de la concertación por el promedio diario de pasajeros o "carreras" (Columna A), el número de días que duró la concertación³⁹ (Columna D) y el número de unidades de transporte de cada una de las empresas investigadas (Columna E).

Cuadro 5
Cálculo de la Multa

Empresa	Servicio	A Promedio de pasajeros o "carreras"	B Precio antes de la concertación	C Precio después de la concertación	D Período de concertación (días)	E Número de unidades	(C-B)xAx Dx E Beneficio Extraordinario (soles)	Multa por Empresa en (UIT)
Transporte 12	Colectivo	368.18	S/. 0.50	S/. 0.70	48	22	S/. 77,760.00	21.6
Mars Soledad	Taxi - Colectivo	41.11	S/. 0.50	S/. 0.70	48	98	S/. 38,677.33	24.5
	Taxi	21.00	S/. 2.00	S/. 2.50	48	98	S/. 49,392.00	
Transportes 18	Colectivo	202.73	S/. 0.50	S/. 0.70	48	22	S/. 42,816.00	11.9
Suiza Peruana	Taxi - Colectivo	40.67	S/. 0.50	S/. 0.70	48	5	S/. 1,952.00	0.5
Huascaran	Colectivo	155.00	S/. 0.50	S/. 0.70	48	18	S/. 26,784.00	7.4
Shasho	Taxi - Colectivo	42.50	S/. 0.50	S/. 0.70	48	51	S/. 20,808.00	12.2
	Taxi	18.89	S/. 2.00	S/. 2.50	48	51	S/. 23,120.00	
Transporte 13	Colectivo	175.00	S/. 0.50	S/. 0.70	48	6	S/. 10,080.00	2.8
							S/. 291,389.33	80.9

Fuente: Encuestas, Empresas de Transporte y Gobierno Provincial de Huaraz.
Elaboración: Secretaría Técnica

111. Finalmente, se ha dividido el Beneficio Extraordinario (S/. 291,389.33) entre la Probabilidad de Detección que, a criterio de esta Comisión, equivale a 1 (100%), toda vez que las prácticas colusorias horizontales se realizaron mediante la difusión del Oficio de la Central y, en esa medida, fueron de fácil acceso para la autoridad de competencia.
112. Así, considerando los beneficios extraordinarios individuales de cada una de las empresas investigadas y la alta probabilidad de detección de las conductas

³⁸ Cabe precisar que se ha considerado única y exclusivamente el número de servicios prestados por las empresas de transporte que participaron en la reunión convocada por la Central.

³⁹ Se calculó multiplicando el número de días que trabajan las unidades vehiculares por semana (según las encuestas, seis (6) días en promedio) por el número de semanas que duró la concertación (ocho (8) semanas).





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001027

investigadas en el presente procedimiento, la multa base estaría distribuida de la siguiente manera:

- Transportes Mars Soledad: veinticuatro con cinco décimas (24.5) de la UIT.
- Transportes 12: veintiuno con seis décimas (21.6) de la UIT.
- Transportes Shasho: doce con dos décimas (12.2) de la UIT.
- Transportes 18: once con nueve décimas (11.9) de la UIT.
- Transportes Huascarán: siete con cuatro décimas (7.4) de la UIT.
- Transportes 13: dos con ocho décimas (2.8) de la UIT.
- Transportes Suiza Peruana: cinco décimas (0.5) de la UIT.

113. Una vez calculada la multa base, en virtud del principio de proporcionalidad, corresponde evaluar si existe algún factor agravante o atenuante aplicable al presente caso, que permita graduar la sanción, incrementándola o reduciéndola, según corresponda.

114. Al respecto, esta Comisión considera que la colaboración de los administrados en el marco de una investigación sobre infracciones al Decreto Legislativo 1034 debe ser valorada como un factor atenuante de la sanción⁴⁰. Esta medida excepcional se justifica en la necesidad de incentivar la colaboración de los investigados y lograr la detección oportuna de las conductas anticompetitivas por parte de la autoridad de competencia.

115. En el presente caso, como se ha señalado, en la entrevista realizada por la Secretaría Técnica durante las visitas inspectivas del 4 de setiembre de 2008, así como en sus descargos y alegatos, los investigados reconocieron parcialmente las conductas investigadas en el presente procedimiento, circunstancia que ha permitido determinar con mayor facilidad la existencia de las prácticas colusorias horizontales realizadas por las empresas investigadas, la Central y sus directivos.

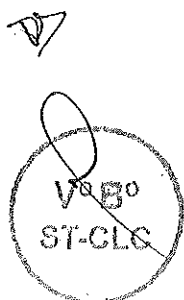
116. Asimismo, cabe resaltar que la colaboración de los investigados se produjo en la etapa de investigación preliminar, cuando aún no se había iniciado un procedimiento administrativo sancionador ni se había realizado la imputación de cargos correspondiente. Ello resulta relevante toda vez que pone en evidencia la disposición a colaborar de los administrados desde el inicio de la investigación realizada por la Secretaría Técnica.

117. En tal sentido, esta Comisión considera que corresponde reducir la multa base en 30%. De acuerdo a lo anterior, corresponde imponer una multa total de cincuenta y seis con seis décimas (56.6) de la UIT a las empresas investigadas, distribuida de la siguiente manera:

- Transportes Mars Soledad: diecisiete con una décima (17.1) de la UIT;
- Transportes 12: quince con una décima (15.1) de la UIT;
- Transportes Shasho: ocho con cinco décimas (8.5) de la UIT;
- Transportes 18: ocho con tres décimas (8.3) de la UIT;

40

Sobre el particular, ver Resolución 031-2009-INDECOPI/CLC del 14 de mayo de 2009 (numeral 74), emitida en el procedimiento iniciado de oficio contra los señores Alejandro Chávez Gurmendi, Jorge Petrozzi Molfino y Manuel Lavado Carrillo (Expediente 010-2008/CLC).





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001028

- Transportes Huascarán: cinco con dos décimas (5.2) de la UIT;
- Transportes 13: dos (2) UIT; y,
- Transportes Suiza Peruana: cuatro décimas (0.4) de la UIT.

118. Cabe precisar que estas multas no superan el límite impuesto para las infracciones graves por el literal b) del artículo 43.1 del Decreto Legislativo 1034⁴¹.

4.2. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN DE LA CENTRAL Y SUS DIRECTIVOS

119. En lo que se refiere a la sanción de la Central, considerando que las multas correspondientes a las empresas investigadas se han establecido sobre la base de sus respectivos Beneficios Esperados, se habría cumplido el principal objetivo de la sanción administrativa consistente en disuadir o desincentivar la realización de infracciones por parte de los administrados. En tal sentido, esta Comisión considera que corresponde sancionar a la Central con una Amonestación.

120. Por otro lado, la sanción de una persona natural busca que, al realizar determinada conducta, considere las consecuencias que puede generar y no pretenda protegerse en la ficción de la persona jurídica. En otras palabras, busca que las personas naturales también sean responsables por sus decisiones y actos. Cabe recordar que toda persona jurídica implica una ficción, pues no tiene existencia propia en la realidad. En ese sentido, las decisiones y actos que se adoptan y llevan a cabo al interior de una persona jurídica son realizadas, en la práctica, por las personas naturales que integran sus órganos directivos y gerenciales.

121. Así, la sanción de las personas naturales que participan en los órganos directivos o gerenciales de una empresa o asociación y que adoptan la decisión de llevar a cabo una conducta calificada como anticompetitiva, permite desincentivar eficazmente la adopción de este tipo de conductas⁴².

⁴¹ 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;

⁴² Al respecto, se ha señalado que, "(...) en muchas jurisdicciones, las agencias o las cortes pueden también multar a las personas naturales, es decir, al individuo específico que cometió la infracción, adicionalmente a la multa para la empresa. La lógica detrás de estos sistemas es que la sola imposición de sanciones a la empresa no puede asegurar un desincentivo adecuado. Las empresas se involucran en cárteles a través de la conducta de sus representantes que son personas naturales. Las sanciones impuestas en individuos puede por lo tanto complementar las multas impuestas en corporaciones/empresas y mejorar el desincentivo." Traducción libre de: "(...) in several jurisdictions, agencies or courts can also fine natural persons, i.e. the specific individual who committed the infringement in addition to fining the undertaking. The logic behind these systems is that the imposition of sanctions only on the undertaking cannot ensure adequate deterrence. Undertakings are engaged in cartels through the conduct of their representatives who are natural persons. Sanctions imposed on individuals can therefore complement fines imposed on corporations/undertakings and enhance deterrence." OECD. Cartels: Sanctions against Individuals. Policy Roundtables, 2003, p. 16.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

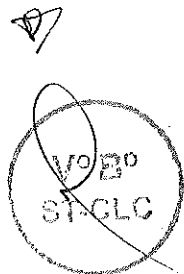
INDECOP

122. La sanción de una persona natural debe guardar directa relación con su responsabilidad en la toma de decisiones al interior del agente que participó en la infracción administrativa. Aquellas personas naturales que tuvieron cargos de mayor jerarquía al interior de sus empresas o asociaciones deben ser objeto de mayores sanciones pecuniarias, toda vez que, cuando una persona ocupa un mayor nivel jerárquico dentro de una persona jurídica (i) tiene mayor acceso a información de la organización; (ii) puede tener mejor conocimiento de los efectos de sus decisiones; y, (iii) tiene mayor capacidad de influencia para decidir la adopción de una determinada conducta.
123. En el presente caso, los directivos de la Central, los señores Sáenz, Condori y Araucano, participaron de manera directa en la recomendación anticompetitiva que es materia del presente procedimiento. Por otro lado, el señor Sáenz es Presidente de la Central, el señor Condori es Secretario de Defensa de la Central y el señor Araucano es Secretario de Organización de la Central. De acuerdo a lo anterior, estas personas naturales son los representantes con mayor jerarquía dentro de la asociación.
124. En tal sentido, con la finalidad de desincentivar de manera efectiva la participación de los señores Sáenz, Condori y Araucano, así como la de otros dirigentes de asociaciones de empresas, en la realización de conductas de similar naturaleza, esta Comisión considera que debe imponerse una multa ascendente a una (1) UIT a cada uno de ellos.

V. MEDIDA CORRECTIVA

125. Considerando la particular naturaleza de las infracciones identificadas, esta Comisión considera necesario imponer medidas correctivas que permitan desincentivar la realización de conductas anticompetitivas por parte de los investigados y de los demás agentes económicos que participan en el mercado de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Huaraz.
126. Específicamente, las empresas investigadas, la Central y sus directivos deberán cumplir las medidas correctivas que se detallan a continuación:
- Los representantes de Transportes Mars Soledad, Transportes 12, Transportes Shasho, Transportes 18, Transportes Huascarán, Transportes 13 y Transportes Suiza Peruana deberán suscribir el aviso contenido en el Anexo 1 de la presente Resolución. Asimismo, deberán publicar una copia exacta de este documento en un lugar visible (al lado izquierdo del tarifario) de todas y cada una de sus unidades de transporte durante un periodo de un (1) año.

En un plazo máximo de quince (15) días hábiles, deberán comunicar a la Secretaría Técnica la fecha de publicación del referido aviso, precisando el número de placa de las unidades de transporte en las que ha sido publicado.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOP

001030

- ii. Los representantes de la Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash deberán suscribir el comunicado contenido en el Anexo 2 de la presente Resolución. Asimismo, deberán notificar una copia exacta de este documento y de la presente Resolución a todas y cada una de sus asociadas.

En un plazo máximo de quince (15) días hábiles, deberán comunicar a la Secretaría Técnica la fecha de notificación del referido comunicado y de la presente Resolución a sus asociadas, adjuntando copia de los cargos de recepción correspondientes.

Estando a lo previsto en la Constitución Política del Perú, el Decreto Legislativo 1034 y la Ley 27444, la Comisión de Defensa de la Libre Competencia;

RESUELVE:

PRIMERO: Declarar que Mars Soledad E.I.R.L., Empresa de Transportes 12 S.A., Empresa de Transportes Shasho S.R.L., Empresa de Transportes y Turismo 18 S.A., Empresa de Transportes Turismo Huascarán S.R.L., Empresa de Transportes Cordillera Negra 13 S.A. y Empresa de Transportes Suiza Peruana S.R.L. cometieron una infracción a los artículos 1 y 11.2, literal a), del Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, infracción calificada como grave y consistente en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo destinado a la fijación concertada de precios del servicio de transporte de pasajeros en taxi y en colectivo, en la ciudad de Huaraz, durante el periodo comprendido entre mediados de agosto y mediados de octubre de 2008.

SEGUNDO: Declarar que la Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash y sus directivos, los señores Macario Sáenz La Rosa Sánchez, Plácido Condori Ccalla y Gabino Araucano, cometieron una infracción a los artículos 1 y 11.2, literal a), del Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, infracción calificada como grave y consistente en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendación anticompetitiva destinada a la fijación concertada de precios del servicio de transporte de pasajeros en taxi y en colectivo, en la ciudad de Huaraz, durante el periodo comprendido entre mediados de agosto y mediados de octubre de 2008.

TERCERO: Sancionar a Mars Soledad E.I.R.L., Empresa de Transportes 12 S.A., Empresa de Transportes Shasho S.R.L., Empresa de Transportes y Turismo 18 S.A., Empresa de Transportes Turismo Huascarán S.R.L., Empresa de Transportes Cordillera Negra 13 S.A. y Empresa de Transportes Suiza Peruana S.R.L., con multas de diecisiete con una décima (17.1), quince con una décima (15.1), ocho con cinco décimas (8.5), ocho con tres décimas (8.3), cinco con dos décimas (5.2), dos (2) y cuatro décimas (0.4) de Unidades Impositivas Tributarias, respectivamente.

CUARTO: Sancionar a la Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash con una Amonestación.





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

001031

QUINTO: Sancionar a los señores Macario Sáenz La Rosa Sánchez, Plácido Condori Ccalla y Gabino Araucano, con una multa de una (1) Unidad Impositiva Tributaria a cada uno de ellos.

SEXTO: Ordenar a Mars Soledad E.I.R.L., Empresa de Transportes 12 S.A., Empresa de Transportes Shasho S.R.L., Empresa de Transportes y Turismo 18 S.A., Empresa de Transportes Turismo Huascarán S.R.L., Empresa de Transportes Cordillera Negra 13 S.A. y Empresa de Transportes Suiza Peruana S.R.L. y a la Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash que cumplan las medidas correctivas que se detallan a continuación:

- i. Los representantes de Transportes Mars Soledad, Transportes 12, Transportes Shasho, Transportes 18, Transportes Huascarán, Transportes 13 y Transportes Suiza Peruana deberán suscribir el aviso contenido en el Anexo 1 de la presente Resolución. Asimismo, deberán publicar una copia exacta de este documento en un lugar visible (al lado izquierdo del tarifario) de todas y cada una de sus unidades de transporte durante un periodo de un (1) año.

En un plazo máximo de quince (15) días hábiles, deberán comunicar a la Secretaría Técnica la fecha de publicación del referido aviso, precisando el número de placa de las unidades de transporte en las que ha sido publicado.

- ii. Los representantes de la Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash deberán suscribir el comunicado contenido en el Anexo 2 de la presente Resolución. Asimismo, deberán notificar una copia exacta de este documento y de la presente Resolución a todas y cada una de sus asociadas.

En un plazo máximo de quince (15) días hábiles, deberán comunicar a la Secretaría Técnica la fecha de notificación del referido comunicado y de la presente Resolución a sus asociadas, adjuntando copia de los cargos de recepción correspondientes.

Con el voto favorable de los señores miembros de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia: Paul Phumpiu Chang, Joselyn Olaechea Flores y Raúl Pérez-Reyes Espejo.

Paul Phumpiu Chang
Presidente



Anexo 1

AVISO

A nuestros clientes:

Mediante Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI del 6 de octubre de 2010, la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi sancionó a Mars Soledad E.I.R.L., Empresa de Transportes 12 S.A., Empresa de Transportes Shasho S.R.L., Empresa de Transportes y Turismo 18 S.A., Empresa de Transportes Turismo Huascarán S.R.L., Empresa de Transportes Cordillera Negra 13 S.A. y Empresa de Transportes Suiza Peruana S.R.L. por haber celebrado y ejecutado un ACUERDO ANTICOMPETITIVO para incrementar los precios del servicio de transporte de pasajeros en taxi y en colectivo, en la ciudad de Huaraz, entre agosto y octubre de 2008.

En tal sentido, nuestra empresa reconoce que cada empresa de transporte debe establecer sus precios de manera individual e independiente, según las condiciones de oferta y demanda del mercado, respetando la competencia y el bienestar de los consumidores, de conformidad con lo dispuesto por el Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

La Empresa

Anexo 2

COMUNICADO

A nuestros asociados:

Mediante Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI del 6 de octubre de 2010, la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi sancionó a Mars Soledad E.I.R.L., Empresa de Transportes 12 S.A., Empresa de Transportes Shasho S.R.L., Empresa de Transportes y Turismo 18 S.A., Empresa de Transportes Turismo Huascarán S.R.L., Empresa de Transportes Cordillera Negra 13 S.A. y Empresa de Transportes Suiza Peruana S.R.L. con una multa total de cincuenta y seis con seis décimas (56.6) de la UIT por haber celebrado y ejecutado un ACUERDO ANTICOMPETITIVO para incrementar los precios del servicio de transporte de pasajeros en taxi y en colectivo, en la ciudad de Huaraz, entre agosto y octubre de 2008.

Asimismo, la Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash fue sancionada con una amonestación por haber realizado una RECOMENDACIÓN ANTICOMPETITIVA destinada a incrementar los referidos precios.

En tal sentido, nuestra asociación reconoce que cada empresa de transporte debe establecer sus precios de manera individual e independiente, según las condiciones de oferta y demanda del mercado, respetando la competencia y el bienestar de los consumidores, de conformidad con lo dispuesto por el Decreto Legislativo 1034, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

Para mayor detalle, adjuntamos copia de la Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI del 6 de octubre de 2010.

Sin otro particular, quedamos de ustedes.

Atentamente,

Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash