

PROCEDENCIA : COMISIÓN DE DEFENSA DE LA LIBRE
COMPETENCIA
DENUNCIANTE : DE OFICIO
DENUNCIADOS : CENTRAL REGIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE PASAJEROS ZONA SIERRA – ANCASH
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 CORDILLERA NEGRA
13 S.A.
EMPRESA DE TRANSPORTES SUIZA PERUANA
S.R.L.
EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO
HUASCARÁN S.R.L.
MACARIO SÁENZ LA ROSA SÁNCHEZ
PLÁCIDO CONDORI CCALLA
GABINO ARAUCANO
MATERIA : LIBRE COMPETENCIA
PRÁCTICAS COLUSORIAS
ACUERDOS
RECOMENDACIONES
GRADUACIÓN DE LA SANCIÓN
ACTIVIDAD : OTROS TIPOS – TRANSPORTE REGULAR VÍA
TERRESTRE

SUMILLA: se **CONFIRMA** la Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI del 6 de octubre de 2010, que halló responsable a Empresa de Transportes 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 una infracción a lo dispuesto en los artículos 1 y 11.2, literal a), del Decreto Legislativo 1034 – Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, 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 colectivo en la ciudad de Huaraz.

Asimismo, se **CONFIRMA** la Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI, que halló responsable a 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, por una infracción a lo dispuesto en los artículos 1 y 11.2, literal b), del Decreto Legislativo 1034 – Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, 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 colectivo en la ciudad de Huaraz.

SANCIONES:

- (i) Empresa de Transportes Mars Soledad E.I.R.L.: 17.1 UIT.***
- (ii) Empresa de Transportes 12 S.A.: 15.1 UIT.***
- (iii) Empresa de Transportes Shasho S.R.L.: 8.5 UIT.***
- (iv) Empresa de Transportes Turismo 18 S.A.: 8.3 UIT.***
- (v) Empresa de Transportes Turismo Huascarán S.R.L.: 5.2 UIT.***
- (vi) Empresa de Transportes Cordillera Negra 13 S.A.: 2 UIT.***
- (vii) Empresa de Transportes Suiza Peruana S.R.L.: 0.4 UIT.***
- (viii) Macario Sáenz La Rosa Sánchez: 1 UIT.***
- (ix) Plácido Condori Ccalla: 1 UIT.***
- (x) Gabino Araucano: 1 UIT.***
- (xi) Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash: Amonestación.***

Lima, 10 de mayo de 2013

I. ANTECEDENTES

1. Mediante Resolución 007-2009/ST-CLC-INDECOPI del 20 de mayo de 2009, la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en lo sucesivo, la Comisión) inició de oficio un procedimiento administrativo sancionador por la presunta realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdo para el incremento de precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en la provincia de Huaraz, conducta tipificada en los artículos 1¹ y 11² del Decreto Legislativo 1034 - Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas contra:

¹ **DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS, Artículo 1.**
Finalidad de la presente Ley.- La presente Ley prohíbe y sanciona las conductas anticompetitivas con la finalidad de promover la eficiencia económica en los mercados para el bienestar de los consumidores.

² **DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS, Artículo 11.- Prácticas colusorias horizontales.-**
11.1. Se entiende por prácticas colusorias horizontales los acuerdos, decisiones, recomendaciones o prácticas concertadas realizadas por agentes económicos competidores entre sí que tengan por objeto o efecto restringir, impedir o falsear la libre competencia, tales como:
(a) La fijación concertada, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio;
(b) La limitación o control concertado de la producción, ventas, el desarrollo técnico o las inversiones;
(c) El reparto concertado de clientes, proveedores o zonas geográficas;
(d) La concertación de la calidad de los productos, cuando no corresponda a normas técnicas nacionales o internacionales y afecte negativamente al consumidor;
(e) La aplicación concertada, en las relaciones comerciales o de servicio, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que coloquen de manera injustificada a unos competidores en situación desventajosa frente a otros;
(f) Concertar injustificadamente la subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones adicionales que, por su naturaleza o arreglo al uso comercial, no guarden relación con el objeto de tales contratos;

- Empresa de Transportes Mars Soledad E.I.R.L. (en adelante, Mars Soledad).
 - Empresa de Transportes 12 S.A. (en lo sucesivo, Transportes 12).
 - Empresa de Transportes Shasho S.R.L. (en adelante, Shasho).
 - Empresa de Transportes Turismo 18 S.A. (en lo sucesivo, Transportes 18).
 - Empresa de Transportes Turismo Huascarán S.R.L. (en adelante, Huascarán).
 - Empresa de Transportes Cordillera Negra 13 S.A. (en lo sucesivo, Transportes 13).
 - Empresa de Transportes Suiza Peruana S.R.L. (en adelante, Suiza Peruana).
2. Asimismo, por la misma resolución, la Secretaría Técnica de la Comisión inició de oficio un procedimiento administrativo sancionador por la presunta realización de prácticas colusorias horizontales en la modalidad de decisiones o recomendaciones anticompetitivas destinadas al incremento de precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en la provincia de Huaraz, conducta tipificada en los artículos 1 y 11 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas contra:
- La Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash³ (en adelante, la Central).
 - El señor Macario Sáenz La Rosa Sánchez (en lo sucesivo, el señor Sáenz)⁴.
 - El señor Plácido Condori Ccalla (en adelante, el señor Condori)⁵.
 - El señor Gabino Araucano (en lo sucesivo, el señor Araucano)⁶.

(g) La negativa concertada e injustificada de satisfacer demandas de compra o adquisición, o de aceptar ofertas de venta o prestación, de bienes o servicios;

(h) Obstaculizar de manera concertada e injustificada la entrada o permanencia de un competidor a un mercado, asociación u organización de intermediación;

(i) Concertar injustificadamente una distribución o venta exclusiva;

(j) Concertar o coordinar ofertas, posturas o propuestas o abstenerse de éstas en las licitaciones o concursos públicos o privados u otras formas de contratación o adquisición pública previstas en la legislación pertinente, así como en subastas públicas y remates; u,

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

³ La Central es una asociación de transportistas constituida el 4 de abril de 2007 en la ciudad de Huaraz, según Escritura Pública de Constitución (Fojas 45 a 61 del Expediente), inscrita en la Partida 11069350 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Huaraz – Zona Registral VII. Sede Huaraz.

⁴ El señor Sáenz ha ocupado el cargo de Presidente de la Central.

⁵ El señor Condori ha ocupado el cargo de Secretario de Defensa de la Central.

⁶ El señor Araucano ha ocupado el cargo de Secretario de Organización de la Central.

3. Conforme a la resolución de imputación de cargos, las presuntas prácticas anticompetitivas se habrían materializado en el documento denominado Oficio Múltiple N° 001-2008-Central de Transp.Hz.C.Hy./P., emitido por la Central el 15 de agosto de 2008 (en lo sucesivo, el Oficio de la Central), en el que se detallaban los alcances de un acuerdo para incrementar los precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en Huaraz, señalando los siguientes nuevos precios:
 - Para los servicios de colectivo urbano: S/. 0.70 céntimos.
 - Para la ruta del centro de Huaraz a Essalud: S/. 1.00 nuevo sol.
 - Para el servicio de taxi urbano: S/. 2.50 nuevos soles.
4. De esta manera, a criterio de la Secretaría Técnica de la Comisión, como consecuencia del Oficio de la Central y la información recabada durante las investigaciones preliminares⁷, existían indicios razonables de que las empresas denunciadas habían acordado un incremento de precios en los servicios de transporte de pasajeros en S/.0.20 para el servicio de transporte en camionetas rurales y taxi – colectivo y en S/.0.50 para el servicio de taxi. En dicho contexto, los señores Araucano, Sáenz y Condori, directivos de la Central, habrían tenido una participación activa, pues no solo habrían participado en el acuerdo para incrementar los precios sino que también habrían elaborado y suscrito el Oficio de la Central, y dispuesto su difusión entre diversos transportistas con el objeto de lograr que este acuerdo tenga mayor alcance.
5. El 10 de julio de 2009, la Central se apersonó al procedimiento y presentó sus descargos señalando que no incurrió en una práctica colusoria horizontal, de acuerdo a lo siguiente:
 - (i) La reunión fue convocada con el objeto de tratar diversos asuntos gremiales, mas no tenía como finalidad concertar precios para el servicio de transporte urbano e interurbano.
 - (ii) De forma imprevista y espontánea, se sugirió uniformizar los precios del servicio de transporte, tomando como punto de partida los que se habían acordado entre los conductores al interior de cada una de sus

⁷

Cabe señalar que, con el objeto de encontrar mayores indicios de la presunta comisión de prácticas colusorias horizontales, conocer la evolución de los precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros y el motivo de los incrementos, en la investigación de la Secretaría Técnica de la Comisión se realizaron las siguientes actuaciones: (i) visitas de inspección que se realizaron el 4 de septiembre de 2008, 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 y del señor Mario Miguel Alvarado Soto, Secretario General de la Federación (en adelante, el señor Soto); (ii) encuestas a diversos transportistas de Huaraz, el 5 de setiembre y 12 de noviembre de 2008, utilizando los documentos denominados Actas de Verificación; (iii) requerimientos de información referida al servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros; y, (iv) entrevistas a los denunciados.

respectivas empresas, los cuales fueron coincidentes, por lo que no existió premeditación para concertar los precios.

- (iii) No hubo intención de concertar los precios, sino que la actuación de la Central se dio en respuesta a que existían empresas que fijaban sus precios por debajo de sus costos operativos o cobraban precios especulativos.
 - (iv) No se perjudicó a los consumidores; por el contrario, se buscó beneficiarlos con precios que no afecten su economía y que, al mismo tiempo, permitan subsistir a las empresas de transporte.
 - (v) La Central representa el 15% del universo de vehículos en Huaraz, por lo que tampoco puede haber existido una afectación en el mercado, debido a la reducida representatividad de la asociación.
 - (vi) La asociación no tiene fines lucrativos y no ha perseguido la obtención de mayores ganancias, por lo que no se ha afectado el interés económico general; por ello, debe realizarse un análisis bajo la regla de la razón desarrollada en la Resolución 224-2003/TDC-INDECOPI⁸.
 - (vii) La Central no compite con otras asociaciones ni empresas, no calificando como un agente económico, por lo que el artículo 11 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas en lo referido a las prácticas colusorias horizontales, no le resulta aplicable.
6. El 14 de julio de 2009, Mars Soledad, Transportes 12, Transportes 18 y Huascarán presentaron sus descargos en el mismo sentido que la Central. Por su parte, el 15 de julio de 2009, Shasho presentó sus descargos reiterando los argumentos de la Central.
7. Mediante, escritos del 16 de octubre y 30 de diciembre de 2009, la Central, Mars Soledad, Transportes 12, Shasho, Huascarán, Transportes 18, Transportes 13 y 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.
8. Por Memorándum 307-2009/CLC del 11 de diciembre de 2009, la Secretaría Técnica de la Comisión solicitó a la Oficina Regional del Indecopi de Ancash que realice encuestas a diversos conductores de cada una de las empresas de transporte público comprendidas en la investigación, en relación con sus

⁸ Expedida en el marco del procedimiento iniciado contra la Asociación Peruana de Empresas de Seguros – Apeseg y diversas empresas aseguradoras, tramitado bajo el Expediente 004-2002/CLC.

ingresos y el volumen de pasajeros que transportan en sus unidades vehiculares. Dichas encuestas fueron remitidas mediante Memorandum N° 668-2009/INDECOPI-ANC del 24 de diciembre de 2009.

9. Mediante Informe 007-2010/ST-CLC del 16 de marzo de 2010, la Secretaría Técnica de la Comisión emitió su opinión respecto de lo actuado en el procedimiento, recomendando a la Comisión:
- (i) Declarar que Mars Soledad, Transportes 12, Shasho, Transportes 18, Huascarán, Transportes 13 y Suiza Peruana han incurrido en 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), de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.
 - (ii) Ello toda vez que el Oficio de la Central y las declaraciones de sus directivos demuestran fehacientemente que los representantes de las empresas de transporte denunciadas celebraron una reunión el 13 de agosto de 2008, en la que acordaron incrementar el precio de los servicios de transporte en taxi y colectivo, en S/.0.50 y S/.0.20, respectivamente. Asimismo, se había corroborado la ejecución del acuerdo colusorio, pues el comportamiento seguido por las empresas luego de la reunión fue similar al propuesto.
 - (iii) Declarar que la Central y sus directivos, los señores Sáenz, Condori y Araucano, han incurrido en una infracción administrativa grave consistente en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendación 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.
 - (iv) La razón es que, a través de la redacción y distribución del Oficio de la Central, los directivos de esta asociación implementaron la estrategia de difundir los alcances del acuerdo colusorio al mayor número posible de conductores, a modo de recomendación de los precios que debían cobrar por los servicios de transporte de pasajeros. Así, los señores Sáenz, Condori y Araucano tuvieron un rol fundamental en esta práctica colusoria, pues no solo habrían participado en el acuerdo para incrementar los precios, sino que también habrían elaborado y suscrito el Oficio de la Central, y dispuesto su difusión para alinear los intereses de los choferes transportistas a través de su adhesión al acuerdo colusorio.

10. Del mismo modo, la Secretaría Técnica de la Comisión recomendó sancionar a los denunciados de la siguiente manera:
- (i) A Mars Soledad, Transportes 12, Shasho, Transportes 18, Huascarán, Transportes 13 y Suiza Peruana, con multas individuales de dieciocho con tres décimas (18.3), dieciséis con dos décimas (16.2), nueve con dos décimas (9.2), ocho con nueve décimas (8.9), cinco con seis décimas (5.6), dos con una décima (2.1) y cuatro décimas (0.4) de Unidades Impositivas Tributarias, respectivamente.
 - (ii) A los señores Sáenz, Condori y Araucano con multas individuales de una (1) Unidad Impositiva Tributaria.
 - (iii) A la Central con una amonestación.
11. El 27 de abril de 2010, el señor Cachay, en representación de los denunciados, presentó alegaciones al Informe Técnico, sobre la base de los siguientes argumentos:
- (i) La Central, como asociación de transportistas sin fines de lucro, toma acuerdos en defensa y proyección de las actividades laborales de las empresas que la integran, no existiendo competencia entre ellas, pues un escenario competitivo únicamente se presentará entre empresas de otras asociaciones.
 - (ii) La concertación de precios debe presentarse entre empresas u operadores económicos que tengan hegemonía o control del mercado, lo que no ha sido evaluado por la Secretaría Técnica de la Comisión, pues en el presente caso no se advierte una posición de dominio.
 - (iii) En la actualidad, los precios evolucionan libremente, lo cual demuestra que no ha existido, ni existe ánimo de concertar precios. En esa línea, si aparentemente ocurrió en aquella oportunidad un acuerdo para incrementar el precio del pasaje del servicio de transporte, fue un hecho fortuito, casual e imprevisto.
 - (iv) La imposición de una sanción afectaría gravemente la situación económica de los denunciados, y con ello, la continuidad de la prestación del servicio de transporte.
 - (v) Al momento de resolver, la Comisión debería tener en cuenta los siguientes factores que generaron que se realice la sugerencia de modificar los precios del servicio de transporte:

- El alza permanente de los precios de los combustibles, cuyo último incremento fue de S/. 1.00 por galón en promedio.
 - La conducta de las empresas afiliadas a la Federación, que llegaron a cobrar sumas superiores a S/.2.50 en los taxis y 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.
12. Por Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI del 6 de octubre de 2010, la Comisión resolvió declarar que las empresas denunciadas incurrieron en una infracción a los artículos 1 y 11.2, literal a), de la 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 período comprendido entre mediados de agosto y mediados de octubre de 2008.
13. Así, se sancionó a Mars Soledad, Transportes 12, Shasho, Transportes 18, Huascarán, Transportes 13 y Suiza Peruana, 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.
14. De igual modo, por Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI, la Comisión resolvió declarar que la Central y sus representantes incurrieron en 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 período comprendido entre mediados de agosto y mediados de octubre de 2008. Por ello, se sancionó a los señores Sáenz, Condori y Araucano con una multa de una (1) Unidad Impositiva Tributaria a cada uno, y a la Central con una amonestación.
15. El 26 de octubre de 2010, Huascarán apeló la Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI señalando que la empresa no participó directa ni indirectamente del acuerdo para el incremento de precios, pues conforme se verifica del Oficio de la Central, este no ha sido suscrito por los representantes de la empresa, la cual es solo una asociada y no está facultada para la toma de

decisiones. En tal sentido, sostuvo que no existía prueba idónea que evidencie la participación e intervención de Huascarán en la concertación de precios.

16. El 5 de noviembre de 2010, el señor Cachay, en representación de la Central, Mars Soledad, Transportes 12, Shasho, Transportes 18, Transportes 13, Suiza Peruana, y los señores Sáenz, Condori y Araucano, también interpuso recurso de apelación contra la Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI. Entre los puntos señalados en el escrito de apelación, se encuentran los siguientes:

- (i) No se llegó a un acuerdo, únicamente se expresó una sugerencia, no planificada ni intencional, para que entre los asociados se respeten los precios mínimos que ya se venían cobrando en el mercado.
- (ii) Un acto de colusión constituirá una infracción a las normas de represión de prácticas anticompetitivas cuando se evidencie en los actores la finalidad de eliminar, restringir o limitar la competencia en perjuicio de los consumidores, lo que no ha sido verificado en este caso.
- (iii) En el presente caso se evidencian efectos beneficiosos en el mercado, los cuales superan el mínimo perjuicio que pudo haberse causado a los consumidores, por lo que las empresas denunciadas deben estar exentas de sanción, conforme a la regla de la razón establecida en anterior jurisprudencia del Indecopi, en particular, en el Precedente de Observancia Obligatoria aprobado mediante Resolución 0224-2003/TDC-INDECOPI.

II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN

17. A criterio de la Sala, deberá determinarse lo siguiente:

- (i) si se configuran las presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdo;
- (ii) si se configuran las presuntas prácticas colusorias horizontales en la modalidad de recomendaciones; y,
- (iii) si, de ser el caso, corresponde graduar la sanción impuesta a los imputados por la comisión de prácticas colusorias horizontales.

III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN

III.1. Prácticas colusorias horizontales en la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas

18. El artículo 1 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas⁹ establece que la finalidad de la ley es prohibir y sancionar las conductas anticompetitivas con la finalidad de promover la eficiencia económica en los mercados para el bienestar de los consumidores.
19. El artículo 11 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas¹⁰ establece que son prácticas colusorias horizontales los acuerdos, decisiones, recomendaciones o prácticas concertadas realizadas por agentes económicos competidores entre sí que tengan por objeto o efecto restringir, impedir o falsear la libre competencia.
20. Se considera como prácticas colusorias horizontales aquellas que se producen entre agentes económicos que se encuentran en el mismo nivel de la cadena de producción, distribución o comercialización de productos o servicios y, por tanto, compiten entre sí en un mismo mercado. Las prácticas colusorias pueden tener como finalidad concertar: la fijación de un precio de compra o venta; el reparto de clientes, proveedores o mercados; la limitación o control de la producción o ventas; un esquema de discriminación; ventas atadas; las ofertas, posturas o propuestas o abstenerse de estas en las licitaciones o concursos públicos o privados; y, en general, la implementación de prácticas de efecto equivalente que busquen la obtención de beneficios por razones diferentes a una mayor eficiencia económica.
21. Una de las principales características de una práctica colusoria es que debido al carácter coordinado de la conducta, como por ejemplo, en el caso de la fijación de precios, se logra elevar artificialmente los precios de los productos y servicios, reduciendo con ello el bienestar de la sociedad. Desde el punto de vista económico, los precios de las empresas resultan mayores a los que se presentarían en un entorno competitivo, o dicho de otra manera, se permite una situación donde las empresas fijan precios lo suficientemente cercanos a los de un monopolio como consecuencia de la acción concertada y no como resultado de una mayor eficiencia económica¹¹.

⁹ Ver nota al pie 1.

¹⁰ Ver nota al pie 2.

¹¹ MOTTA, Massimo. *Competition Policy. Theory and Practice*. Cambridge University Press. New York, 2004. Págs.137-138. Al respecto se ha señalado que: "Las prácticas colusorias permiten a las empresas ejercer poder de mercado que de otra manera no tendrían, y restringir artificialmente la competencia e incrementar los precios, reduciendo el bienestar. (...) En economía, la colusión es una situación donde los precios de las firmas son superiores a los de competencia. Una definición un poco diferente caracteriza a la colusión como una situación donde las empresas fijan los precios lo suficientemente cerca de los precios de monopolio".

Traducción libre de: "Collusive practices allow firms to exert market power they would not otherwise have, and artificially restrict competition and increase prices, thereby reducing welfare. (...) In economics, collusion is a

22. En ese sentido, tanto en términos de rentabilidad para los participantes del cartel, como de perjuicio para los consumidores, el resultado de las prácticas colusorias entre competidores es similar al de un monopolio. Así, entre los efectos dañinos que se producirían a consecuencia de estas prácticas, Quintana señala los siguientes¹²:
- (i) afectan al comprador o consumidor al permitir que se le cobre precios mayores o que se le imponga condiciones menos beneficiosas que las que primarían en un mercado competitivo;
 - (ii) privan al comprador o consumidor de la posibilidad de elegir entre distintas opciones de precios, calidades u otras condiciones de venta; y,
 - (iii) limitan los incentivos a la eficiencia e innovación de las empresas que participan de la práctica, pues al desaparecer los riesgos de la competencia, también desaparece el impulso a ganarle a los rivales.
23. Asimismo, como resalta Hovenkamp, es importante tomar en consideración que un cartel de competidores puede crear un poder de mercado rápidamente y a bajo costo, lo que significa que la colusión puede ser rentable incluso si es imperfecta o dura un corto periodo. De esta manera, en particular aquellos mercados que no son propensos a un monopolio estructural pueden ser objeto de acuerdos colusorios¹³.

situation where firms' prices are higher than some competitive benchmark. A slightly different definition would label collusion as a situation where firms set prices which are close enough to monopoly prices."

¹² QUINTANA SÁNCHEZ, Eduardo. Prácticas Concertadas entre competidores y estándar de prueba requerido. En: Revista de Derecho Administrativo 10 – Derecho de la Competencia. Lima, N° 10, noviembre 2011. Pág. 18.

¹³ HOVENKAMP, Herbert. *The Antitrust Enterprise. Principle and Execution*. Harvard University Press. Cambridge Massachusetts, 2005. Pág. 125. Sobre el particular, el autor señala: "Los acuerdos entre competidores son la clase más sospechosa de conducta anticompetitiva. Las empresas negocian con clientes y proveedores diariamente. Por el contrario, los acuerdos entre competidores son más sospechosos y menos frecuentes, haciéndolos más fáciles de observar. Además, para una sola empresa obtener un poder de mercado significativo es difícil y costoso, y la mayoría fracasa en el intento. Como resultado la persistencia de un monopolio es rara y sólo existe en estricto bajo ciertas condiciones estructurales. Sin embargo, un cartel de competidores puede crear un poder de mercado de forma rápida y barata. Esto significa que la colusión puede ser rentable aunque sea imperfecta o dure poco tiempo. Muchos mercados que no son propensos a un monopolio estructural pueden ser objetivo de colusión".

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

24. La Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas establece que las prácticas colusorias horizontales encuentran como manifestaciones los acuerdos, las decisiones, las recomendaciones y las prácticas concertadas. Aunque se presenten bajo distintas denominaciones, cabe precisar que aquellas solo representan diversas manifestaciones en las que se pueden adoptar las conductas colusorias.
25. Los acuerdos que limitan la competencia o acuerdos colusorios son definidos como todo concierto de voluntades mediante el cual varios operadores económicos independientes se comprometen en una conducta que tiene por finalidad o efecto restringir la competencia¹⁴. En esa línea, como lo señala Quintana, “según lo definido por la doctrina, los acuerdos entre competidores son los pactos, contratos o convenios que ponen en evidencia la manifestación de voluntad de los participantes y que se prueban a través de documentos escritos u otros medios que permitan concluir con plena certeza que existió la voluntad común de restringir la competencia entre ellos (prueba directa)”¹⁵.
26. Las prácticas concertadas se han definido como una forma de cooperación entre las empresas que sin haber celebrado un acuerdo formal, sustituye en los hechos a la competencia¹⁶. Aquellas consisten en la puesta en ejecución de un plan que se sustenta en la adaptación simultánea de comportamientos, lo que normalmente presupone un intercambio de información previa (por ejemplo, el anuncio de un incremento o de una base de precios, la adopción de un estándar determinado, etc.)¹⁷.
27. Cabe señalar que aunque las prácticas concertadas son conductas coordinadas que tienen el objetivo de restringir o limitar la competencia, estas no pueden corroborarse mediante un acuerdo expreso o formal entre los competidores, sino que serán demostradas mediante una prueba indirecta. En estos casos, a partir de su actuación en el mercado y el uso de evidencia circunstancial (indicios y presunciones) se puede inferir como única explicación lógica la adopción de una estrategia concertada.

¹⁴ Al respecto, ver: Resolución 0048-2008/TDC-INDECOPI del 16 de enero de 2008 en el Expediente 005-2004/CLC.

¹⁵ QUINTANA SÁNCHEZ, Eduardo. Op.cit. Pág. 16.

¹⁶ KILLIAS, Pierre-Alain. *Les pratiques concertées*. En: *Droit de la concurrence*. TERCIER, Pierre et Christian BOVET (Editeurs), Helbing & Lichtenhahn, 2002. Pág. 154. El autor ha definido las prácticas concertadas como: “una forma de cooperación entre las empresas que, sin haber alcanzado la etapa en donde el acuerdo se supone que ha sido concluido, sustituye o se esfuerza para sustituir en la práctica los riesgos de la competencia por una colaboración entre ellas”.

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

¹⁷ Ibidem.

28. Asimismo, la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas recoge como manifestaciones de prácticas colusorias a las decisiones y recomendaciones expedidas en el marco de las actividades de las asociaciones de empresas o gremios. Según una clasificación doctrinal, los entendimientos adoptados por asociaciones de empresas con fines contrarios a la competencia constituyen decisiones que sí tienen carácter vinculante, o recomendaciones que tienen únicamente carácter orientativo¹⁸.
29. En el caso en particular de las recomendaciones, se ha enfatizado que estas últimas son indicaciones unilaterales y sin fuerza vinculante que son dadas a las empresas y que se refieren al comportamiento a adoptar con relación a ciertos parámetros competitivos tales como los precios, las condiciones de venta, los métodos de cálculo, entre otros¹⁹. Aquellas recomendaciones deben proporcionar a la empresa que las pone en marcha un marco en el cual su respeto o seguimiento le debería garantizar un resultado favorable en el mercado²⁰.
30. Las decisiones y las recomendaciones son sancionadas debido a la injerencia que tienen las entidades gremiales y sus representantes en el comportamiento competitivo de los agentes económicos que las conforman y sobre los participantes del mercado en general.
31. Sin embargo, las decisiones y recomendaciones no siempre se manifiestan mediante la adopción de acuerdos formales entre los miembros de una asociación o constan expresamente en las actas de un gremio. Por el contrario, cada vez es más difícil que se adopten mecanismos formales precisamente por los riesgos que pueden implicar para la competencia. Por tanto, inclusive las declaraciones orales pueden tener por objeto alinear la conducta comercial de los integrantes de una asociación y con ello lograr una actuación concertada entre sus miembros, en la medida que aquellos pueden terminar adhiriéndose a la propuesta formulada por el gremio.
32. Ciertamente, a efectos de encontrarse en el ámbito de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, lo más importante es que cualquier decisión,

¹⁸ PASCUAL Y VICENTE, Julio. Las conductas prohibidas en la reformada Ley de Defensa de la Competencia. En: Gaceta Jurídica de la Unión Europea y de la Competencia, Madrid, N° 205, enero – febrero, 2000. Pág.11.

¹⁹ KILLIAS, Pierre-Alain. Op.cit. Pág. 155. Las recomendaciones ha sido definidas como “*indicaciones unilaterales, y sin fuerza vinculante, que son dadas a las empresas y que tratan sobre el comportamiento a adoptar en ciertos parámetros de la competencia (precio, condiciones de venta, métodos de cálculo, etc.)*”. Traducción libre de: “*des indications unilatérales et sans force contraignante qui sont données a des entreprises et qui portent sur le comportement à adopter en relation avec certains paramètres concurrentiels (prix, conditions de vente, méthodes de calculations, etc.)* »

²⁰ Ibidem.

recomendación u otra actividad de la asociación debe ser capaz de reprimir la competencia entre sus miembros. Por ello, se ha enfatizado que las decisiones o recomendaciones no requieren ser formales ni vinculantes, ni deben ser expresamente aprobadas por los miembros de la asociación para que sean sancionables por las normas de competencia, dado que incluso una exhortación oral puede llevar a responsabilidad si está dirigida a que los miembros la acaten²¹.

33. De otro lado, la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas establece una distinción entre las conductas anticompetitivas sujetas a una prohibición absoluta y aquellas que son consideradas como prohibiciones relativas. Esta diferenciación determinará el estándar de prueba aplicable para cada tipo de conducta infractora.
34. Conforme al artículo 8 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas²², en los casos de prohibiciones absolutas, para verificar la existencia de la infracción administrativa es suficiente que la autoridad de competencia pruebe la existencia de la conducta infractora. Por su parte, el artículo 9 de la misma ley, establece que el caso de las prohibiciones relativas²³, la autoridad deberá probar la existencia de la conducta y que esta tiene, o podría tener, efectos negativos para la competencia y el bienestar de los consumidores.
35. El artículo 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas²⁴ establece que constituyen prohibiciones absolutas los acuerdos horizontales

²¹ OECD. Potential Pro-Competitive and Anti-Competitive Aspects of Trade/Business Associations. Policy Roundtable, 2007. Págs. 29-30.

"(...) any decision, recommendation or other activity of the association may be capable of restricting competition between the members of the association. Decisions do not need to be formal or binding, nor do they have to be fully complied with to fall within the scope of antitrust rules, provided that they have an appreciable effect on competition. Decisions or recommendations do not have to be expressly approved by the members of the association to give rise to antitrust liability; even an oral exhortation may trigger antitrust liability if it is intended that members should abide by it." (subrayado añadido)

Traducción libre de: *"(...) cualquier decisión, recomendación u otra actividad de las asociaciones puede ser capaz de restringir la competencia entre los miembros de la asociación. Las decisiones no requieren ser formales o vinculantes, ni tampoco deben ser completamente cumplidas para caer dentro del ámbito de las reglas antitrust, dado que tienen un apreciable efecto en la competencia. Las decisiones o recomendaciones no tienen que ser aprobadas expresamente por los miembros de la asociación para dar lugar a responsabilidad antitrust; incluso una exhortación oral puede activar la responsabilidad antitrust si está dirigida a que los miembros la acaten."*

²² **DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS, Artículo 8.- Prohibición absoluta.-** En los casos de prohibición absoluta, para verificar la existencia de la infracción administrativa, es suficiente que la autoridad de competencia pruebe la existencia de la conducta.

²³ **DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS, Artículo 9.- Prohibición relativa.-** En los casos de prohibición relativa, para verificar la existencia de la infracción administrativa, la autoridad de competencia deberá probar la existencia de la conducta y que ésta tiene, o podría tener, efectos negativos para la competencia y el bienestar de los consumidores.

²⁴ **DECRETO LEGISLATIVO 1034, LEY DE REPRESIÓN DE CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS.-**
(...)

inter marca que no sean complementarios o accesorios a otros acuerdos lícitos, que tengan por objeto:

- a) Fijar precios u otras condiciones comerciales o de servicio.
 - b) Limitar la producción o las ventas, en particular por medio de cuotas.
 - c) El reparto de clientes, proveedores o zonas geográficas.
 - d) Establecer posturas o abstenciones en licitaciones, concursos u otra forma de contratación pública.
36. Así por ejemplo, será suficiente que se acredite la existencia de un acuerdo de precios entre competidores o la actuación concertada entre aquellos con la finalidad de limitar la producción, para que se verifique una infracción a la ley de competencia. A diferencia de las prohibiciones relativas, para verificar la existencia de la infracción en los supuestos listados en el numeral precedente, no se requiere probar si la conducta tiene, o podría tener, efectos negativos para el proceso competitivo y el bienestar de los consumidores.
37. Las conductas calificadas como prohibiciones absolutas por la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas son aquellas consideradas como inherentemente anticompetitivas, debido a que permiten a las empresas ejercer poder de mercado sobre la totalidad o parte de un mercado, generando menores cantidades de bienes o servicios ofrecidos, precios mayores a los que existirían en un entorno sin la restricción a la competencia, ineficiencias productivas de las empresas y retrasos en la innovación por parte de estas²⁵.
38. Al respecto, cabe señalar que foros como la OECD (*Organisation for Economic Co- Cooperation and Development*) han identificado a las concertaciones de precios, restricciones de oferta, asignación de territorios o clientes y colusión en licitaciones como las conductas más claramente anticompetitivas y dañinas. Sobre dichas conductas —denominadas en

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.

²⁵ Al respecto, estas consideraciones fueron recogidas como sustento para optar por aplicar una prohibición absoluta de las conductas recogidas en el artículo 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas. Ver: Exposición de Motivos del Decreto Legislativo 1034.

conjunto *Hard Core Cartels*— la OECD promueve, y ha conseguido de parte de sus miembros, una activa lucha en su contra²⁶, la que ha incluido el incremento de las investigaciones, la elevación de las sanciones pecuniarias máximas, el desarrollo de programas de exoneración de responsabilidad (*leniency programmes*), el incremento de las facultades de la agencia de competencia para obtener medios probatorios, entre otros²⁷.

39. En el mismo sentido, en el ámbito doctrinal, se ha considerado que deberían estar sujetas a una prohibición absoluta (*per se rule*²⁸) aquellas conductas que califican como *naked agreements*²⁹, es decir, las prácticas colusorias *inter marca* entre competidores, que no son complementarias o accesorias a otros acuerdos lícitos, de manera que no ofrecen beneficio alguno a la sociedad (como por ejemplo, integración de producción, innovación o distribución), y su rentabilidad depende solo del ejercicio de poder de mercado y la posibilidad de fijar precios mayores a los de un entorno competitivo.
40. Dichas características son propias de las conductas calificadas como prohibiciones absolutas en el artículo 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas y debido a sus efectos nocivos para el proceso competitivo y el mercado, deben ser perseguidas con mayor severidad por parte de la autoridad de competencia.
41. A partir de lo expuesto, la Sala concluye que las conductas sometidas a una prohibición absoluta, serán sancionadas en cualquiera de sus manifestaciones, lo que incluye a los acuerdos, decisiones, recomendaciones y prácticas concertadas. Ello en la medida que todas tienen como objeto y efecto la voluntad común entre competidores de restringir la competencia.

²⁶ Esfuerzo iniciado en 1998 a través del documento "Recomendación del Concilio Concerniente a la Efectiva Acción Contra los Hard Core Cartels". Disponible en: <http://www.oecd.org/dataoecd/39/4/2350130.pdf> (visitada el 28 de abril de 2013).

²⁷ Otro importante foro en materia de libre competencia, la International Competition Network, también ha identificado como "Hard Core Cartels" a la fijación de precios, restricciones de oferta, asignación de mercados y licitaciones colusorias. International Competition Network (ICN). *Defining Hard Core Cartels Conduct. Effective institutions. Effective Penalties*. ICN Working Group on Cartels. 4th Conference Bonn – Germany, 6-8 de junio de 2005. Pág. 10.

²⁸ Al respecto, se ha señalado: "El criterio de prohibición automática o ilegalidad *per se* fue creado por la Corte Suprema de Estados Unidos para los casos de fijación de precios entre competidores, por acuerdos o mediando una concertación, así como para aquellas prácticas que indirectamente tienen un efecto equivalente como sucede con la reducción de la producción u oferta o el reparto de mercado. Según la Corte Suprema de Estados Unidos, la experiencia demuestra que ese tipo de conductas, por su propia naturaleza, tienden a restringir la competencia sin una razón que las justifique y, por ello, resulta inconveniente utilizar recursos privados o públicos para determinar si en algún caso remoto producen efectos beneficiosos". Ver: QUINTANA SÁNCHEZ, Eduardo. Op.Cit. Pág. 17.

²⁹ HOVENKAMP, Herbert. Op.Cit. Págs. 112- 124.

42. Las recomendaciones y decisiones anticompetitivas también pueden tener la finalidad de adoptar una estrategia coordinada inter marca que no sea complementaria o accesorio a un acuerdo lícito y, por tanto, serán calificadas como prohibiciones absolutas al ser susceptibles de provocar el mismo efecto que un acuerdo formal o una práctica concertada entre competidores, esto es, restringir la competencia entre los agentes del mercado a los cuales se dirige.

III.2. El mercado investigado

III.2.1. Descripción del mercado

43. El mercado investigado corresponde al servicio de transporte urbano realizado al interior de la ciudad de Huaraz, el cual opera bajo dos modalidades: (i) servicio de taxi y, (ii) servicio de colectivo. Este último es brindado tanto a través de camionetas rurales como de autos.
44. El servicio de taxi se caracteriza por transportar a un número reducido de pasajeros, de acuerdo con las necesidades del usuario. En tal sentido, no existe una ruta predeterminada. Dado que este servicio no realiza paradas para captar más pasajeros, llega al destino final con mayor rapidez que el servicio colectivo. Por sus características, durante el periodo de investigación, los precios en la ciudad de Huaraz ascendían a alrededor de S/. 2.50 por recorrido.
45. Este servicio puede ser brindado por los propietarios conductores y los taxistas en sentido estricto. Los primeros prestan el servicio conduciendo un vehículo de su propiedad, mientras los segundos prestan el servicio conduciendo un vehículo arrendado y destinan parte de sus ingresos a pagar la renta respectiva. En la ciudad de Huaraz, existían durante el periodo investigado veinticinco (25) empresas que además de brindar el servicio de taxi podían brindar el servicio de taxi-colectivo, en función de la demanda.
46. El servicio colectivo se diferencia del taxi por tener una ruta fija y realizar paradas en lugares predeterminados. Al tener capacidad de captar usuarios en cada parada, el servicio se presta con menor celeridad que la de un taxi. Es así que su precio también varía y se encontraba durante el periodo de investigación en S/. 0.70 por pasajero.
47. Al igual que en el servicio de taxis, pueden existir propietarios conductores y solo conductores que prestan el servicio con un vehículo arrendado y destinan parte de sus ingresos a pagar la renta correspondiente al propietario. En el periodo investigado existían dieciocho (18) empresas de

transporte dedicadas al servicio de colectivo y trescientos treinta y dos (332) unidades vehiculares.

48. Tanto las empresas de taxi como de colectivos tenían la posibilidad de pertenecer a una asociación o ser independientes. Durante el periodo investigado, las asociaciones existentes eran la Federación y la Central, las cuales agrupaban a empresas que brindaban cualquiera de los dos tipos de servicios de transporte urbano antes descritos. El detalle de las empresas que brindan los servicios en cuestión y pertenecen a cada asociación se presentará en el apartado siguiente.

III.2.2 Características del mercado que pueden facilitar un acuerdo de precios

(i) Concentración del mercado

49. Una de las principales características de un mercado que hace factible un acuerdo de precios entre competidores es la existencia de un alto nivel de concentración, de manera que es más probable que se presente un escenario de colusión en aquellos mercados que presentan un menor número de participantes. Del mismo modo, mientras mayor número de competidores y menor grado de concentración en un mercado, resulta menos factible la implementación de un acuerdo de precios debido a la existencia de mayores costos de coordinación y supervisión.³⁰
50. El grado de concentración de un mercado puede ser medido a través de diferentes indicadores. Uno de los indicadores preferidos³¹, es el Índice Herfindahl-Hirschman³² (IHH), en tanto no solo toma en cuenta la participación de las principales empresas del mercado, sino que considera la participación de todas las empresas competidoras.
51. En este caso, se han identificado dos mercados: (1) transporte urbano de pasajeros en servicio de taxi y, (2) transporte urbano de pasajeros en servicio colectivo.

³⁰ Tal como señala Motta (2004), en mercados con muchos competidores que llevan a cabo un acuerdo, existirán mayores incentivos a desviarse del mismo pues los beneficios individuales son pocos, mientras que los beneficios de obtener todo el mercado son significativos. En tal sentido, el castigo y los mecanismos de supervisión deben ser aún más estrictos que si se tratara de pocas empresas.

³¹ POSNER, Richard. *Antitrust Law*. Second Edition. The University of Chicago Press. 2001. Pág. 70

³² El IHH es utilizado en los Lineamientos sobre Concentraciones Horizontales (Horizontal Merger Guidelines) de la Comisión Federal de Comercio (Federal Trade Commission) y del Departamento de Justicia (Department of Justice) de Estados Unidos. Se define como la suma de los cuadrados de las participaciones de todas las empresas que compiten en un mercado. Si el mercado posee un IHH inferior a 1000 tal mercado es considerado desconcentrado, mientras que si el IHH se ubica entre 1000 y 1800, el mercado es moderadamente concentrado y finalmente, si el IHH es superior a 1800, se trata de un mercado altamente concentrado.

52. En el mercado del servicio de taxi en la ciudad de Huaraz, existen 25 empresas registradas, lo que da cuenta de un IHH ascendente a 2491.28³³. Si bien por definición se trataría de un mercado altamente concentrado y propiciaría un acuerdo entre competidores, al analizar el detalle de las participaciones individuales, se identifica a una empresa con una participación cercana al 50%, Transporte Yunion (47.54%), mientras que las participaciones de la segunda y tercera empresa con mayor participación –Sen Perú (9.03%) y Mars Soledad (7.08%)– son significativamente inferiores a la de la principal. En ese sentido, la alta participación de Transporte Yunion estaría elevando el valor del IHH.

Cuadro N° 1
Detalle de participación en mercado de taxis

Asociación	Empresas	Nº unid.	Participación
Central	Mars Soledad	98	7.08%
	Transporte Shasho	51	3.68%
	Suiza Peruana	5	0.36%
	Sub Total	154	11.13%
Federación	Transporte Yunion	658	47.54%
	Transporte ETTCAP	76	5.49%
	Transporte Tres	50	3.61%
	Transporte Señor de la Soledad	47	3.40%
	Transporte Santa Rosa	30	2.17%
	Transporte Independencia	19	1.37%
	Transporte Callejón de Huaylas	13	0.94%
	Transporte Cincuenta	12	0.87%
	Transporte San Jerónimo	6	0.43%
	Asociación Taxi Colectivo 2	1	0.07%
	Sub Total	912	65.90%
No Asociados	Sen Perú	125	9.03%
	Transporte Chasqui	36	2.60%
	Transporte MT	30	2.17%
	Fono Taxi	22	1.59%
	Taxi Rino	20	1.45%
	Auto Centro	20	1.45%
	Perla Andina	18	1.30%
	Transporte Ebenezer	14	1.01%
	Taxi Red	10	0.72%
	Transporte Crucero	9	0.65%
	ECOSEM	7	0.51%
	Transporte 13 amigos	7	0.51%
	Sub Total	318	22.98%
	TOTAL	1384	100%

Fuente: ST-CLC (Gobierno Provincial de Huaraz y empresas del servicio de transporte de pasajeros)
Elaboración: ST-CLC

³³ Si bien la Comisión identificó un IHH ascendente a 2206.16, ello se debe a que se utilizó únicamente información remitida por el Gobierno Provincial de Huaraz. Sin embargo, esta Sala utilizó la totalidad de la información recabada al respecto durante el procedimiento que arroja las participaciones de mercado detalladas en el Cuadro N°1 de la presente resolución. Sin perjuicio de ello, las conclusiones serían las mismas respecto del nivel de concentración del mercado.

53. La existencia de una empresa con una participación alta en el mercado y una cantidad significativa de empresas pequeñas reduce la probabilidad de formación de un cartel, ya que por un lado los costos de transacción se elevan mientras el número de empresas que participan en el mercado sea mayor. Por otro lado, a la empresa con mayor participación no le convendría coludir con empresas con una baja participación, debido a que el comportamiento de estas últimas no tendría efectos sobre su actuación en el mercado. Por el contrario, de concretarse el acuerdo, existirían incentivos para que se desvíe de aquel³⁴.
54. En relación con el servicio de colectivo donde existen 18 empresas, el IHH asciende a 823.05³⁵, lo cual refleja la existencia de un mercado desconcentrado y con participaciones individuales inferiores al 16%, tal como se observa a continuación.

³⁴ COMPTE, O; JENNY, F; REY, P. "Capacity constraints, mergers and collusion", en European Economic Review, Elsevier, vol 46(1), enero 2002. Págs. 1-29.

³⁵ Si bien la Comisión identificó un IHH ascendente a 836.57, ello se debe –como se mencionó anteriormente- a que se utilizó únicamente información remitida por el Gobierno Provincial de Huaraz. Sin embargo, esta Sala utilizó la totalidad de la información recabada al respecto durante el procedimiento que arroja las participaciones de mercado detalladas en el Cuadro N° 2. Sin perjuicio de ello, las conclusiones serían las mismas respecto del nivel de concentración del mercado.

Cuadro N° 2
Detalle de participación en mercado de colectivo

Asociación	Empresas	Nº unid.	Participación
Central	Transporte Huascarán	18	5.42%
	Transporte Turismo 18	22	6.63%
	Transporte 12	22	6.63%
	Sub Total	62	18.67%
Federación	Transporte Churup-Linea-Z	52	15.66%
	Transporte Nueva Era Ancashina	33	9.94%
	Transporte Turismo 15	32	9.64%
	Transporte Generación 20	31	9.34%
	Transporte Diez	30	9.04%
	Transporte Paria Wilcahuain	17	5.12%
	Transporte y Servicios Múltiples 1	17	5.12%
	Transporte Dagoberto Cáceres	12	3.61%
	Transporte Servicios Múltiples PITEK	11	3.31%
	Asociación San Cayetano	11	3.31%
	Transporte CAM PER Y SOBE	6	1.81%
	Transporte Perla Andina	4	1.20%
	Sub Total	256	77.11%
No Asociados	Transporte Cema - Ramírez	7	2.11%
	Transporte Cordillera Negra 13	6	1.81%
	Transporte Esmik	1	0.30%
	Sub Total	14	4.22%
	TOTAL	332	100.00%

Fuente: ST-CLC (Gobierno Provincial de Huaraz y empresas del servicio de transporte de pasajeros)

55. En conclusión, el nivel de concentración del mercado no representa un factor susceptible de facilitar un acuerdo de precios en ninguno de los mercados analizados. Por tanto, corresponde analizar a continuación si se presentan otras características del mercado que habrían podido propiciar la existencia de una conducta colusoria.

(ii) Existencia de gremios o asociaciones empresariales

56. El grueso de las empresas de transporte urbano en Huaraz forman parte de la Federación o de la Central. En el caso del mercado de taxis, y tal como se observa en el Cuadro N° 1, las empresas que conforman la Federación poseen el 65.9% del mercado, mientras que las empresas que conforman la Central poseen el 11.1%. En el mercado de servicio de colectivo, como se observa en el Cuadro N° 2, la participación de las empresas que conforman Federación asciende a 77.1% y las que conforman la Central a 18.7%.

57. Tal como señala Motta³⁶, el pertenecer a asociaciones es otro factor que facilita los acuerdos entre competidores. En este caso, a pesar del alto número de empresas en estos mercados y de las diferencias entre las participaciones de cada una de ellas, los costos de transacción de implementar una práctica colusoria se reducen debido a la existencia de asociaciones.

(iii) Homogeneidad del servicio

58. El ofrecer servicios homogéneos –que presenten características similares– hace más sencilla la adopción de un acuerdo.³⁷ Por el contrario, en caso los servicios fueran diferenciados, los precios tendrían que variar en función a las valoraciones de la demanda, lo cual incrementaría los costos de transacción de llegar a un acuerdo y podría implicar la determinación de precios diferentes, haciendo aún más difícil su supervisión. En caso existiera un incremento del precio por parte de un competidor, los demás miembros no tendrían certeza de si este incremento fue causado por una desviación en el acuerdo o por un cambio en factores como la calidad del producto o la valoración del mismo.

59. En el caso de bienes homogéneos, la valoración del consumidor será la misma, por lo que no sería necesario acordar diferentes precios para los diferentes tipos de productos o servicios, y tampoco sería necesario acordar otro tipo de aspectos entre competidores además del precio que permitan algún tipo de homogenización.

60. Los mercados de transporte urbano de Huaraz presentan las características de un servicio homogéneo. Por un lado, el servicio de taxi consiste en trasladar a un pasajero de un punto a otro, determinado por el propio pasajero y sin contar con una ruta fija. Por otro lado, el servicio colectivo consiste en trasladar a pasajeros con una ruta específica y con paraderos autorizados, tomando este último servicio más tiempo que un taxi, en tanto se realizan paradas para recoger y dejar pasajeros.

61. Ambos servicios se ofrecen en los mismos tipos de vehículos, con características similares, lo cual favorece la existencia de un acuerdo.

(iv) Principal mecanismo de competencia: precios

³⁶ MOTTA, Massimo. Op.Cit. Pág. 151.

³⁷ Tal como señala Motta (2004) uno de los principales factores analizados por las autoridades de competencia europeas al momento de evaluar si las fusiones podrían dar lugar a una colusión, es justamente la homogeneidad del producto. Esto debido a que es conocido entre las autoridades de competencia y jueces que es más sencillo llegar a acuerdos colusorios ante la presencia de productos homogéneos que en el caso de productos diferenciados.

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

(v) Simetría entre empresas

63. Cuando las empresas que forman parte de un acuerdo poseen diferentes tipos de tecnologías y, por tanto, estructuras diferentes de costos, la posibilidad de que quien posea menores costos se desvíe del acuerdo se incrementa, haciendo menos probable un acuerdo. Por el contrario, cuando la estructura de costos entre empresas es similar, se propicia la formación de un acuerdo.

64. Tal es el caso de los servicios de transporte. Los principales costos involucrados en el otorgamiento de los servicios de transporte consisten en el mantenimiento de los vehículos y combustible³⁸. Por tanto, cada empresa enfrenta costos similares, haciendo más sencillo llegar a un acuerdo de precios.

65. Un factor relacionado con este consiste en la variedad de servicios ofertados. En el caso del transporte urbano en Huaraz, se identificaron principalmente dos tipos de servicios: taxi y colectivo, por lo que al no existir mayor diversidad de servicios no existe una variedad de precios sobre los cuales podría implementarse un acuerdo colusorio.

66. Si bien dentro de ambos servicios podrían existir rutas más largas que hagan variar el precio del pasaje, existen servicios que se ofrecen con mayor frecuencia que otros y es sobre ellos que resulta factible la implementación de un acuerdo.

(vi) Facilidad para verificar el acuerdo

67. En el caso del mercado analizado, la verificación de precios es sencilla. Es decir, no solo existen dos únicos tipos de servicios, sino que la comprobación de que las partes cumplan con el acuerdo es directa e involucra bajos costos, pues bastaría hacer uso del servicio de las empresas competidoras para

³⁸ APOYO CONSULTORÍA. Propuesta de implementación de plan de chatarreo para vehículos de transporte público. 2012. Pág.46.

proceder a la verificación. Este factor determina que un acuerdo de precios pueda resultar factible en los mercados analizados.

(vii) Frecuencia de la provisión del servicio

68. Dado que en este caso el servicio es provisto de manera continua e involucra un monto poco significativo de dinero por transacción, existirán incentivos para mantener el acuerdo. Por el contrario, tal como lo señala Posner³⁹ si se tratara de un bien o servicio de largo plazo, el monto que implica cada transacción haría más probable el desvío del acuerdo. Si los beneficios por transacción son mayores, el desvío sería más probable.

III.3. Análisis de los hechos imputados

III.3.1. Sobre la presunta práctica colusoria horizontal en la modalidad de acuerdo

69. El Oficio de la Central, que sustenta la imputación realizada por la Secretaría Técnica de la Comisión, detalla los alcances de un acuerdo destinado a incrementar los precios del servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros en Huaraz. En dicho documento se consigna 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 aplicarán 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.”

(Subrayado añadido)

70. En igual sentido, durante la entrevista realizada por la Secretaría Técnica de la Comisión en la visita inspectiva del 4 de septiembre de 2008, el señor

³⁹ POSNER, Richard A. Op. Cit. Pág. 76

Saénez admitió que a mediados de agosto de 2008 existió una reunión informal entre las empresas de transporte que integran la Central. De acuerdo a lo señalado en la entrevista, el señor Saénez reconoció que en dicha reunión surgió la propuesta de incrementar los precios del servicio de transporte de pasajeros en colectivo y taxi como respuesta al elevado costo de gasolina; así, indica lo siguiente:

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

Señor Saénez: 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 cuando la gasolina costaba 2.50, (...) 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 está 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 (...)”

(Subrayado añadido)

71. Asimismo, de la revisión de los escritos de descargos, se advirtió que algunas de las empresas investigadas⁴⁰ aceptaron que en la reunión se discutió el tema de incrementar los precios del servicio de transporte de pasajeros:

“(...) 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 uno 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 (...)”

(Subrayado añadido)

72. En similar sentido, en el escrito de apelación de las empresas de transportes representadas por el señor Cachay, se reconoció que se trata de un acuerdo que concertó una asociación de transportistas que sería seguido por sus miembros:

“(...) en este caso, no se trata de un acuerdo emanado de una agrupación, consorcio, grupos comerciales, sociedades comerciales y otros que tienen

⁴⁰ Este es el caso de Transportes 12, Transportes 18, Huascarán, Mars Soledad y Shasho.

finés lucrativos con hegemonía del mercado, monopolios y oligopolios, sino es proveniente de una asociación de transportistas (...) perseguimos como objetivo el bien común entre estas empresas, dentro de ello, un acuerdo espontáneo de fijar un precio estándar entre sus miembros para evitar distorsiones del mercado en sentido de incremento o reducción de precios de modo ficticio y ello no afecta el libre mercado y la competencia (...)"
(Subrayado añadido)

73. La Sala comparte los fundamentos expuestos por la Comisión cuando señala que el Oficio de la Central, las declaraciones de las entrevistas con la Secretaría Técnica de la Comisión, junto a los descargos y los alegatos presentados por los denunciados durante el procedimiento, son elementos que demuestran de manera fehaciente que en la reunión convocada el 13 de agosto de 2008⁴¹, los representantes de Mars Soledad, Transportes 12, Shasho, Transportes 18, Huascarán, Transportes 13 y Suiza Peruana acordaron incrementar los precios de los servicios de transporte en taxi y en colectivo en la ciudad de Huaraz.
74. Al respecto, en su apelación los recurrentes señalaron que no se trata de un acuerdo sino de una sugerencia, así como que nunca se manifestó la voluntad de concertar precios, ni la finalidad de restringir o limitar la competencia en perjuicio de los consumidores. Por su parte, Huascarán manifestó que como asociado no participó en la toma de decisiones, por lo que no debería ser sancionado en tanto no estuvo involucrado en la adopción del acuerdo.
75. Ante las alegaciones de los apelantes, la Sala aprecia de las declaraciones efectuadas durante las entrevistas realizadas por la Secretaría Técnica de la Comisión, además de lo contenido en los escritos presentados y la información recabada durante las investigaciones, que existió una reunión que agrupó a las empresas de la Central y que en ella se discutió el incremento del pasaje del transporte urbano e interurbano en Huaraz, concluyendo que los nuevos precios serían **"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"**.
76. Contrariamente a lo sostenido por la Central, la Sala verifica que el Oficio de la Central no tiene solamente la finalidad de trasladar una sugerencia sobre cuál debería ser el precio de los pasajes, o cuál es la coyuntura que enfrenta el sector. Por el contrario, se trata de un documento en el que se formaliza un acuerdo de incremento de precios, hecho que posteriormente se evidencia en el mercado al corroborarse el alza en el precio del transporte de

⁴¹ Según se indica en el documento de convocatoria que fue encontrado en la visita inspectiva el 4 de setiembre de 2008 en las instalaciones de la Central.

pasajeros en Huaraz en los mismos montos que los consignados en dicho documento.

77. En efecto, como ha sido puesto de relieve en la resolución apelada, con los resultados de las encuestas efectuadas durante la instrucción del procedimiento a diversos transportistas de Huaraz, se pudo verificar que el incremento del precio se ajusta estrictamente a los alcances del acuerdo contenido en el Oficio de la Central, dado que se muestra que el precio del servicio de colectivo y de taxi se incrementó de S/.0.50 a S/.0.70 y de S/.2.00 a S/. 2.50, respectivamente⁴², el cual se hizo efectivo al día siguiente de adoptado el acuerdo.

Cuadro N° 3
Resultados de la encuesta para camionetas rurales

EMPRESA	N° 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 de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia con la colaboración de la Oficina Regional del Indecopi de Ancash.
Elaboración: ST/CLC

Cuadro N°4
Resultados de la encuesta para taxi

EMPRESA		Nº DE UNIDADES	ENCUESTADOS	PRECIO	
				ANTES	DESPUÉS
Transporte Yuniur	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 Sasho	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 de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia con la colaboración de la Oficina Regional del Indecopi de Ancash
Elaboración: ST/CLC

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

⁴² En las fojas 1019 y 1020 del expediente.

78. En su apelación, los recurrentes han señalado que su conducta debería ser analizada según los criterios establecidos en el Precedente de Observancia Obligatoria aprobado mediante Resolución 0224-2003/TDC-INDECOPI, en la medida que la infracción imputada no había producido efectos perjudiciales en el mercado.
79. Ante dicha alegación, cabe señalar que el referido precedente estableció criterios de interpretación de las disposiciones del Decreto Legislativo 701, Ley que elimina las prácticas monopólicas, controlistas y restrictivas de la libre competencia. Sin embargo, esta última ley fue derogada por el Decreto Legislativo 1034, que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, norma aplicable al caso bajo análisis que establece una regla distinta a la recogida en el referido precedente, al señalar que las prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación de precios constituyen una prohibición absoluta, por lo que para efectos de determinar su ilicitud resulta suficiente que se acredite su sola existencia.
80. Atendiendo a ello, para determinar la existencia de la infracción, contrariamente a lo señalado por las recurrentes, no resulta relevante si la conducta colusoria ha producido o no efectos perjudiciales en el mercado, pues basta acreditar que se ha configurado un acuerdo de precios entre competidores para considerar esta conducta como ilegal por sí misma.
81. Con relación a lo alegado por Huascarán, si bien esta empresa no forma parte de la dirección de la asociación, ello no implica que no haya adoptado el acuerdo colusorio al que se arribó en la reunión del 13 de agosto de 2008. Su falta de participación directa o indirecta en la toma de decisiones en la dirección de la asociación no resulta relevante para determinar si incurrió en la práctica anticompetitiva imputada, dado que lo que se evalúa en un acuerdo colusorio es la existencia del concierto de voluntades.
82. En el presente caso, el concierto de voluntades se reflejó en la concreción de la reunión y la ejecución uniforme de los términos contenidos en el Oficio de la Central. Por un lado, los directivos de la Central y la propia asociación, en calidad de representante de las empresas de transporte imputadas, entre las que también se encontraba Huascarán, evidenciaron el propósito de incrementar el precio de los pasajes del servicio de transporte de pasajeros; y, por otra parte, el referido acuerdo fue ejecutado mediante un comportamiento similar al propuesto en el Oficio de la Central por los miembros de la asociación, incluida la empresa Huascarán, con lo que se materializó la práctica colusoria horizontal.
83. Por tanto, Huascarán se benefició de la decisión de incrementar los precios del servicio de transporte de pasajeros en Huaraz, incrementando el precio

de sus servicios conforme se había acordado en la reunión de la Central. En ese sentido, la conducta de Huascarán evidencia que aceptó y adoptó el acuerdo propuesto por la Central, por lo que su conducta también configura una infracción a las normas de represión de las prácticas anticompetitivas.

84. En atención a los fundamentos expuestos, la Sala considera que ha quedado acreditado que Mars Soledad, Transportes 12, Shasho, Transportes 18, Huascarán, Transportes 13 y Suiza Peruana celebraron y ejecutaron un acuerdo para incrementar los precios del servicio de transporte en la ciudad de Huaraz, por lo que corresponde confirmar este extremo de la resolución apelada.

III.3.2. Sobre la presunta práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendaciones anticompetitivas

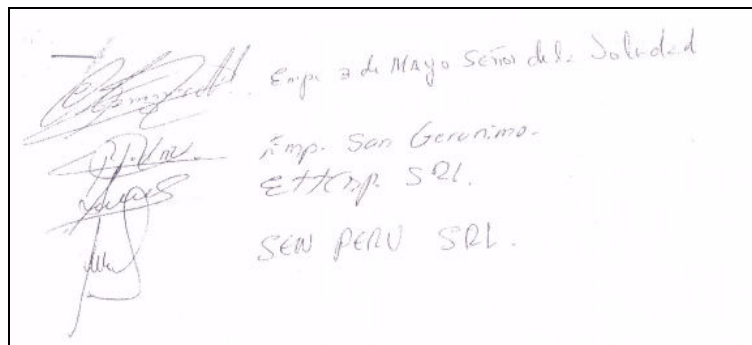
85. Una práctica colusoria horizontal será efectiva en tanto involucre a todas las empresas participantes en el mercado o a un grupo importante de ellas, para que de ese modo el grupo minoritario que no forme parte del acuerdo no influya en las condiciones de mercado.
86. Sobre el particular, para garantizar la efectividad del acuerdo de la Central, era necesario que empresas no asociadas a la Central se adhirieran a la práctica colusoria horizontal; ello toda vez que las empresas de transporte asociadas tienen una cuota de mercado poco significativa en el mercado de transporte de pasajeros en la ciudad de Huaraz⁴³.
87. La Comisión determinó que la Central y los señores Sáenz, Condori y Araucano, en calidad de directivos de la asociación, realizaron recomendaciones anticompetitivas destinadas a incrementar los precios del servicio de transporte de pasajeros en Huaraz.
88. De la revisión del expediente, se aprecia que en la entrevista realizada el 4 de septiembre de 2008 por la Secretaría Técnica de la Comisión durante la visita inspectiva, sobre la difusión del Oficio de la Central, el señor Sáenz reconoció lo siguiente:

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

***Señor Sáenz:** Solo a la Central... pero, de repente porque el Secretario de la Organización quedó en repartir a los que desean recibir porque somos declarados enemigos con la Federación."*
(Subrayado agregado)

⁴³ La cuota de mercado es de 11% y 19% en el servicio de transporte de pasajeros en taxi y en colectivo, respectivamente. (Ver folios 1015 y 1016 del expediente).

89. Además de lo anterior, la Secretaría Técnica de la Comisión encontró en el local de la Central una copia del Oficio⁴⁴, en cuyo reverso se aprecia la firma de distintas personas que serían conductores de otras empresas de transporte no asociadas. De este modo, se evidencia que tomaron conocimiento del Oficio de la Central: la Empresa de Transporte 3 de Mayo Señor de la Soledad S.R.L., Empresa de Transporte San Gerónimo S.R.L., Empresa de Transporte Ettcap S.R.L. y Empresa de Transporte Sen Perú S.R.L. , según se verifica a continuación:



90. En consecuencia, se puede concluir que tras elaborar el Oficio de la Central, los directivos de la asociación se encargaron de la difusión del documento entre diversos transportistas, buscando que empresas de transporte no asociadas a la Central se adhirieran a los precios acordados.
91. Las recomendaciones de precios por parte de la Central, efectuadas a través de sus directivos mediante la difusión del Oficio de la Central, aparecen como un instrumento idóneo que permite promover una actuación concertada entre los agentes que compiten en el mercado. Ello en la medida que estos últimos, participen o no como miembros de la asociación, tendrán conocimiento de cuál es el precio o el incremento que un importante porcentaje de competidores en el mercado estaría dispuesto a seguir.
92. En esa línea de razonamiento, la difusión del Oficio de la Central transmite hechos concretos que se refieren al incremento de los precios del servicio de transporte de pasajeros en taxi y en colectivo, que eran susceptibles de propiciar un alza simultánea de precios en un mismo monto y a partir de una misma fecha por parte de los agentes participantes de dicho mercado.
93. Por último, según lo expresado por los apelantes, el incremento del precio de los combustibles sería una de las justificaciones que habría impulsado el alza

⁴⁴ Ver Acta de Inspección de la visita inspectiva realizada el 4 de setiembre de 2008 en el local de la Central.

del precio de los pasajes de transporte de pasajeros o que habría motivado que se produzca dicho incremento.

94. Al respecto, es cierto que factores exógenos o propios del mercado pueden influir en un incremento de precios, a los que se deberían sumar los costos que enfrentan de manera individual cada empresa. Sin embargo, al promover una actuación concertada, no se definen los precios conforme a la eficiencia empresarial de cada agente, sino como consecuencia de la distorsión generada por la recomendación gremial.
95. Aunque pueden existir razones empresariales válidas por parte de un agente económico que justifiquen un incremento de los precios, ello no implica que la asociación que reúne a una parte de los agentes del mercado promueva, a través de sus directivos, una actuación concertada que provoque un alza en los precios de los pasajes en una idéntica proporción, distorsionando la dinámica del proceso competitivo.
96. Por tanto, la conducta de los representantes de la Central constituye una práctica anticompetitiva que resulta sancionable debido a que su principal efecto es que los competidores pueden alinear su conducta al precio anunciado o conforme a las medidas que son materia de la recomendación. Además, cabe señalar que quienes dirigen las asociaciones tienen una importante injerencia en los agentes del mercado, toda vez que ostentan la representación de un colectivo y transmiten comunicaciones que aparecerían como consecuencia de un consenso entre sus miembros.
97. Los argumentos esgrimidos por los recurrentes no enervan la configuración de la infracción, esto es, la existencia de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendaciones anticompetitivas cuya finalidad era promover una actuación concertada respecto de los precios de los pasajes del servicio de transporte urbano en taxi y en colectivo en la ciudad de Huaraz, por lo que corresponde confirmar la resolución apelada en este extremo.

III.4. Graduación de la sanción

III.4.1 Los criterios de graduación de la sanción

98. El artículo 230.3 de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General⁴⁵, consagra el principio de razonabilidad como uno de los principios

⁴⁵ **LEY 27444, LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, Artículo 230.- Principios de la potestad sancionadora administrativa**

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

(...)

rectores que debe guiar todo procedimiento administrativo sancionador establecido en leyes especiales, señalando que las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción.

99. Con relación al principio de razonabilidad, se ha señalado que la autoridad administrativa debe asegurar que la magnitud de las sanciones administrativas sea mayor a las eventuales ventajas que obtenga el imputado por la comisión de las infracciones, pues de lo contrario se estaría incentivando la realización de conductas antijurídicas dada la rentabilidad de su ejecución⁴⁶.
100. De otro lado, tal como ha señalado el Tribunal Constitucional, el principio de proporcionalidad, que también rige la determinación de las sanciones aplicables en el marco de un procedimiento sancionador, constituye principalmente un *test* o canon de valoración para evaluar actos estatales que inciden sobre derechos subjetivos (constitucionales o simplemente legales). Se trata de una técnica a partir de la cual el juzgador puede evaluar si la intromisión estatal en el ámbito de los derechos resulta o no, excesiva⁴⁷.
101. En el ámbito de los procedimientos por infracción a las normas de libre competencia, el artículo 44 del Decreto Legislativo 1034⁴⁸ establece que para determinar la gravedad de la infracción y la aplicación de las multas correspondientes, la autoridad de competencia tendrá en consideración,

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

⁴⁶ MORÓN URBINA, Juan Carlos. *Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General*. 5ta. Ed. Lima: Gaceta Jurídica, 2006. Pág. 627. *"las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción, sino su aspecto represivo carecería de sentido. Calificar o sancionar una conducta prohibida pero que genere alta rentabilidad con una sanción leve, es una invitación a transgredir la norma"*.

⁴⁷ Al respecto, ver: Sentencia del Tribunal Constitucional Peruano del 9 de febrero de 2005 recaída en el Expediente 0760-2004-AA/TC (Asunto José Vidal Meza Guerra).

⁴⁸ **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.

entre otros, los criterios de beneficio ilícito esperado por la realización de la infracción y la probabilidad de detección de la infracción.

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

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

106. Ahora bien, debido a la limitación de información disponible sobre el beneficio ilícito esperado respecto de cada infracción cometida y a fin de dotar de mayor objetividad el cálculo de la sanción aplicable, es posible tomar como referente el criterio del beneficio ilícito obtenido, utilizando para ello los

ingresos extraordinarios efectivamente percibidos por el infractor. De este modo, el beneficio ilícito obtenido se determinará a partir del diferencial entre los ingresos percibidos antes y después de la implementación de la conducta anticompetitiva.

107. Asimismo, la ley recoge otros criterios de graduación de la sanción que influyen en el beneficio ilícito resultante y/o en la probabilidad de detección y que pueden ser tomados en cuenta para estimar estos dos factores. Estos criterios son: la modalidad y el alcance de la restricción de la competencia, la dimensión del mercado afectado, la duración de la restricción de la competencia, el efecto de la restricción de la competencia sobre los competidores efectivos o potenciales, sobre otras partes en el proceso económico y sobre los consumidores, entre otros.

III.4.2 La multa aplicable a las empresas involucradas en el acuerdo

108. Para el cálculo de la multa impuesta a los miembros de la Central, la Comisión consideró el beneficio extraordinario obtenido y la probabilidad de detección de la acción sancionada. En particular, en lo referente al beneficio extraordinario obtenido por las denunciadas, en la resolución apelada se tomó el diferencial entre los precios de los pasajes cobrados antes de la adopción del acuerdo y los precios cobrados como consecuencia de este hecho. Dicho diferencial fue multiplicado por la cantidad de pasajeros que utilizaron el servicio durante el periodo de la infracción.
109. Para obtener el beneficio esperado o multa base, el resultado de esta operación se dividió entre la probabilidad de detección. La fórmula para el cálculo de la multa se describe a continuación:

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

Donde:

- P_c : Precio establecido después del acuerdo.
 P_t : Precio antes del acuerdo.
 Q_t : Cantidad de pasajeros que utilizaron el servicio en el tiempo "t".
 Pr_{det} : Probabilidad de detección.

110. A efectos de comprender cómo se obtuvieron cada una de estas variables, cabe señalar que los precios considerados para el cálculo del diferencial fueron aquellos especificados en el Oficio de la Central. De acuerdo a dicho documento, el precio del servicio colectivo de pasajeros se incrementaría de

S/. 0.50 a S/. 0.70, mientras que el precio del servicio de taxi se incrementaría de S/. 2.00 a S/. 2.50.

111. Para calcular la cantidad de pasajeros que utilizaron cada tipo de servicio, la Comisión utilizó la siguiente fórmula para cada empresa “i”:

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

112. El número de días que duró el acuerdo fue calculado por la Comisión tomando en cuenta que el periodo en que se hicieron efectivos los términos del acuerdo se encontraba comprendido entre el 16 de agosto de 2008 y la fecha en que la primera empresa incumplió los alcances del acuerdo, lo cual ocurrió durante la quincena del mes de octubre⁴⁹.
113. De otro lado, se utilizó tanto información proporcionada por las empresas de transporte como los permisos otorgados por el Gobierno Provincial de Huaraz para determinar la cantidad de vehículos con los que contaba cada empresa.
114. Finalmente, para determinar el número de prestaciones por día y por vehículo, la Comisión recurrió a las respuestas a los requerimientos de información remitidas por las empresas, así como encuestas realizadas a los transportistas.
115. Las empresas que fueron consideradas dentro del cálculo de la multa son aquellas que participaron de la reunión convocada por la Central: Mars Soledad, Transportes 12, Shasho, Transportes 18, Huascarán, Transportes 13 y Suiza Peruana.
116. Cabe resaltar que si bien existieron empresas encuestadas que no formaban parte de la Central y modificaron sus precios de acuerdo con el Oficio de la Central, estas empresas no son consideradas dentro del cálculo de la multa, debido a que no participaron de la reunión convocada por la Central y, por tanto no formaron parte de acuerdo. En tal sentido, se considera que aquellas únicamente actuaron siguiendo el comportamiento del mercado.
117. Luego de la aplicación de la fórmula, la Sala ha identificado que el beneficio ilícito total (considerado como beneficio extraordinario por la Comisión) ascendió a un monto equivalente a 79.98 UIT, conforme se advierte en el Cuadro N° 5 que se muestra más adelante. Este monto fue obtenido multiplicando el diferencial de precios que se presentó antes (Columna B) y

⁴⁹ Según escritos presentados por las empresas investigadas, Transportes 12 fue la primera empresa en modificar sus precios luego del acuerdo, lo cual ocurrió aproximadamente a mediados de octubre de 2008.

después (Columna C) de la concertación, por el promedio diario de pasajeros (Columna A) y el número de unidades vehiculares de las empresas que participaron en la reunión convocada por la Central (Columna E). Dicho monto se multiplicó por el número de días en que se estuvieron ejecutando los términos del acuerdo (Columna D), considerando ocho semanas de duración y que los vehículos trabajan un promedio de seis días por semana, obteniéndose como resultado el valor de S/. 287,916, monto equivalente a 79.98 UIT.

118. Al respecto, se debe indicar que dicho monto no coincide con los cálculos realizados por la Comisión para las empresas Mars Soledad y Shasho. La diferencia se debe al cálculo de las cantidades (Columna A), para lo cual se utilizó la totalidad de encuestas realizadas a los transportistas y, en caso se señalaran rangos, se tomó el límite inferior. De otro lado, cabe resaltar que el único caso en que no se utilizaron todas las observaciones recopiladas en las encuestas fue el correspondiente a Transportes 12. Tal como lo hizo la Comisión, se decidió omitir una de las observaciones con un valor muy superior al declarado por los demás transportistas encuestados, reduciendo el monto promedio de pasajeros de 404.17 a 368.18, en beneficio del administrado.
119. El beneficio ilícito fue dividido entre la probabilidad de detección, la cual a criterio de la Comisión corresponde al 100% y la Sala coincide con ello, dado que las recomendaciones anticompetitivas se reflejaron en el Oficio de la Central que fue repartido a diferentes transportistas y existían evidencias públicas de la adopción del acuerdo cuyo cumplimiento fue sencillo de verificar a través de encuestas a transportistas, lo que permite sostener que la autoridad de competencia no tuvo dificultades en la constatación de la infracción.
120. En consecuencia, la multa base obtenida por este colegiado asciende a S/. 287 916 (79.98 UIT), dividiéndose entre los diferentes agentes conforme se detalla a continuación:

Cuadro N° 5
Cálculo de la multa base

Empresas investigadas	Servicio	Promedio de pasajeros o "carreras" (A)	Precio antes de la concertación (B)	Precio luego de concertar (C)	Periodo de concertación (D)	N° de unidades (E)	Beneficio ilícito	UIT's
Empresa de Transportes 12	Colectivo	368.18	0.5	0.7	48	22	S/. 77,760	21.60
Mars Soledad	Taxi-colectivo	41.11	0.5	0.7	48	98	S/. 38,676	10.74
	Taxi	20.08	2.0	2.5	48	98	S/. 47,228	13.12
Empresa de Transportes y Turismo 18	Colectivo	202.73	0.5	0.7	48	22	S/. 42,817	11.89
Suiza Peruana	Taxi-colectivo	40.67	0.5	0.7	48	5	S/. 1,952	0.54
Empresa de Transportes Turismo Huascarán	Colectivo	155.00	0.5	0.7	48	18	S/. 26,784	7.44
Transporte Shasho	Taxi-colectivo	39.00	0.5	0.7	48	51	S/. 19,094	5.30
	Taxi	19.22	2.0	2.5	48	51	S/. 23,525	6.53
Cordillera Negra 13	Colectivo	175.00	0.5	0.7	48	6	S/. 10,080	2.80
							S/. 287,916	79.98

Fuente: Respuestas a requerimientos de información empresas de transporte, Gobierno Provincial de Huaraz, Encuestas de Transportistas
Elaboración: ST-SDC

121. De acuerdo a lo expuesto, conforme a los elementos que obran en el expediente, la multa base que correspondería imponer a cada una de las empresas imputadas por incurrir en prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdo se detalla a continuación:

- Mars Soledad: 23.86 UIT.
- Transportes 12: 21.60 UIT.
- Transportes 18: 11.89 UIT.
- Shasho: 11.84 UIT.
- Huascarán: 7.44 UIT.
- Transportes 13: 2.80 UIT.
- Suiza Peruana: 0.54 UIT.

122. Sobre el particular, se advierte que la Comisión consideró como atenuante la colaboración de los imputados. Ello debido a que las empresas admitieron su asistencia a la reunión convocada por la Central en la cual se determinó el alza de precios de los pasajes, incluso antes de iniciarse el procedimiento administrativo, cuando el caso se encontraba en una etapa de investigación preliminar. En ese sentido, la Comisión consideró que la multa debía ser reducida en 30%.

123. A diferencia de lo expuesto por la Comisión, este colegiado estima que la colaboración de los denunciados no constituye un atenuante, incluso a pesar de que esta se haya producido antes del inicio del procedimiento. Ello, debido a que la colaboración es un factor que debe esperarse del administrado en el desarrollo de un procedimiento, por lo que el factor que se valora en la graduación de la sanción es más bien la conducta contraria; es decir, aquella que consisten en no colaborar con la autoridad en la etapa instructiva, hecho que para efectos de la determinación de la sanción representa un agravante que incrementa la cuantía de la multa⁵⁰.
124. Considerando lo expuesto, de acuerdo a los cálculos efectuados por la Sala que se aprecian en el numeral 120 de la presente resolución, correspondería imponer a las imputadas una multa mayor a la fijada por la Comisión. No obstante ello, el artículo 237.3 de la Ley del Procedimiento Administrativo General⁵¹ prohíbe vulnerar el principio de “interdicción de la reforma en peor” (*non reformatio in peius*), en virtud del cual no se puede empeorar la situación del recurrente en segunda instancia. En ese sentido, corresponde confirmar la resolución apelada en el extremo referido a la multa impuesta a cada una de las empresas imputadas:
- Mars Soledad: 17.1 UIT.
 - Transportes 12: 15.1 UIT.
 - Transportes 18: 8.3 UIT.

⁵⁰ Al respecto, la Resolución 793-2010/SC1-INDECOPI del 26 de febrero de 2010 señaló lo siguiente:

“(…)

El artículo IV de la Ley 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General recoge el Principio de Conducta Procedimental, el cual establece que las partes deben realizar sus respectivos actos procedimentales guiados por el respeto mutuo, la colaboración y la buena fe.

Dicho principio busca tutelar el adecuado desenvolvimiento del proceso procurando que los intervinientes en éste no lleven a cabo actuaciones dilatorias que perjudiquen su marcha ni proporcionen premeditadamente información errada que pueda alterar el sentido del pronunciamiento. Asimismo, condena todas aquellas alegaciones subjetivas y tendenciosas que afectan la imagen y reputación de los demás partícipes del procedimiento.

Es pertinente recalcar que la observancia de una buena conducta procedimental, esto es, de una conducta que se ajusta a los patrones del artículo IV de la Ley 27444, refleja el mínimo que se espera de los partícipes del procedimiento en lo que respecta a su comportamiento dentro de éste.

En efecto, el cumplimiento de una adecuada conducta procedimental no constituye un elemento que deba ser considerado para aminorar la carga impuesta por vía sancionatoria, puesto que simplemente refleja la conformidad con un mandato procesal. Por tanto, corresponde desestimar este argumento de la apelación. (…)

Asimismo, ver Resolución 1457-2010/SC1-INDECOPI del 14 de abril de 2010, Resolución 1651-2011/SC1 del 25 de octubre de 2011 y Resolución 0426-2012/SC1 del 15 de febrero de 2012.

⁵¹ **LEY 27444. LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL. Artículo 237.- Resolución.**

(…)

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

- Shasho: 8.5 UIT.
- Huascarán: 5.2 UIT.
- Transportes 13: 2 UIT.
- Suiza Peruana: 0.4 UIT.

III.4.3 La multa aplicable a la Central y a sus directivos

125. En los mismos términos expuestos por la Comisión, dado que mediante la presente resolución se sanciona la infracción cometida por los miembros de la Central sobre la base de los criterios previamente expuestos, la finalidad de la sanción administrativa consistente en disuadir o desincentivar la realización de infracción se ha cumplido, por lo que corresponde confirmar la resolución de primera instancia en el extremo que sancionó a la Central con una amonestación.
126. De otro lado, el artículo 43.3 del Decreto Legislativo 1034⁵², establece que además de la sanción que corresponde imponer a los infractores, podrá imponerse una multa de hasta cien (100) UIT a los representantes o personas naturales encargadas de la dirección o administración de las personas jurídicas sancionadas, según se determine su responsabilidad en las infracciones cometidas.
127. La sanción de las personas naturales busca que quienes se encargan de gestar y ejecutar una práctica anticompetitiva, resulten responsables de sus actos y no se consideren protegidos o inmunes de los efectos de su conducta detrás de la ficción de la persona jurídica. En particular, se debe vigilar a quienes participan de los órganos de dirección o gerenciales, pues se encontrarán relacionados con la adopción de decisiones dentro de la empresa o asociación.
128. Así, la sanción a imponer a las personas naturales deberá guardar relación directa con el grado de responsabilidad en la toma de decisiones. Por tanto, en la mayoría de casos, quienes ostenten un cargo de mayor jerarquía y participen en la adopción de prácticas anticompetitivas serán objeto de una sanción más elevada, debido a su acceso a mayor información de la empresa y su capacidad de determinar la adopción de una decisión empresarial que conlleva efectos anticompetitivos.

52

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

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

129. El objetivo de una sanción a una persona natural consiste en desincentivar futuras decisiones de llevar a cabo una conducta considerada anticompetitiva.
130. En el presente caso, la Sala coincide con la Comisión en que el señor Sáenz, en calidad de Presidente de la Central, el señor Condori, en calidad de Secretario de Defensa de la Central, y el señor Araucano, en calidad de Secretario de Organización de la Central, tuvieron una participación activa y directa en la recomendación anticompetitiva, propiciando la difusión del Oficio de la Central con los términos del acuerdo de precios llevado a cabo en la reunión de miembros de la Central.
131. Al perseguir el objetivo de desincentivar este tipo de conductas por parte de personas naturales dirigentes de asociaciones o tomadores de decisiones en una empresa, esta Sala concuerda con la Comisión en la aplicación de una multa ascendente a 1 UIT a cada uno de ellos.

IV. RESOLUCIÓN DE LA SALA

PRIMERO: confirmar la Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI del 6 de octubre de 2010, emitida por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia en el extremo que declaró que Empresa de Transportes 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., incurrieron en una infracción a lo dispuesto en los artículo 1 y 11.2, literal a), del Decreto Legislativo 1034 – Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, 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 colectivo en la ciudad de Huaraz.

SEGUNDO: confirmar la Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI en el extremo que declaró 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, incurrieron en una infracción a lo dispuesto en los artículo 1 y 11.2, literal a), del Decreto Legislativo 1034 – Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, 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 colectivo en la ciudad de Huaraz.

TERCERO: confirmar la Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI en el extremo que impuso las siguientes sanciones a las empresas infractoras:

- (i) Empresa de Transportes Mars Soledad E.I.R.L.: 17.1 UIT.
- (ii) Empresa de Transportes 12 S.A.: 15.1 UIT.
- (iii) Empresa de Transportes Shasho S.R.L.: 8.5 UIT.
- (iv) Empresa de Transportes Turismo 18 S.A.: 8.3 UIT.
- (v) Empresa de Transportes Turismo Huascarán S.R.L.: 5.2 UIT.
- (vi) Empresa de Transportes Cordillera Negra 13 S.A.: 2 UIT.
- (vii) Empresa de Transportes Suiza Peruana S.R.L.: 0.4 UIT.

CUARTO: confirmar la Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI en el extremo que sancionó a la Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash con una amonestación.

QUINTO: confirmar la Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI en el extremo que sancionó a los señores Macario Sáenz La Rosa Sánchez, Plácido Condori Ccalla y Gabino Araucano con una multa de 1 UIT a cada uno.

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

JUAN LUIS AVENDAÑO VALDEZ
Presidente