



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

INFORME 023-2015/ST-CLC-INDECOPI

A : **Comisión de Defensa de la Libre Competencia**

DE : **Jesús Eloy Espinoza Lozada**
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

Raquel Pérez Lara
Ejecutivo 1
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

Silvia Cruz Dorrego
Ejecutivo 2
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

Oscar Carrillo Verástegui
Especialista 2
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

ASUNTO : Procedimiento administrativo sancionador iniciado de oficio contra el señor Gener Alfonso Culqui Rucoba por la presunta realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendación anticompetitiva para incrementar el precio del pasaje adulto del servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Maynas, que comprende los distritos de Iquitos, San Juan Bautista, Belén y Punchana.

FECHA : 19 de mayo de 2015

El presente informe contiene la opinión de la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Secretaría Técnica) acerca del procedimiento administrativo sancionador iniciado de oficio contra el señor Gener Alfonso Culqui Rucoba (en adelante, señor Culqui) por la presunta realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendación anticompetitiva destinada a incrementar el precio del pasaje adulto del servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Maynas, que comprende los distritos de Iquitos, San Juan Bautista, Belén y Punchana; así como sus conclusiones y recomendaciones para la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Comisión).



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

ÍNDICE

I. ANTECEDENTES	3
II. OBJETIVO DEL INFORME.....	5
III. MARCO CONCEPTUAL	5
3.1 PRÁCTICAS COLUSORIAS HORIZONTALES	5
3.2 CARGA DE LA PRUEBA	8
IV. DESCRIPCIÓN DEL MERCADO INVESTIGADO	9
V. ANÁLISIS DE LA CONDUCTA INVESTIGADA.....	14
VI. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN.....	18
VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	21



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

I. ANTECEDENTES

1. EL 25 de noviembre de 2011, esta Secretaría Técnica tomó conocimiento, a través de una nota de prensa realizada por el diario “La Región” de la ciudad de Iquitos, de las declaraciones realizadas por el señor Culqui¹, Secretario General del Sindicato Único de Choferes Profesionales Transportistas de Loreto (en adelante, Sindicato Único)², sobre el incremento del precio del pasaje adulto en el servicio de transporte público en la provincia de Maynas, que comprende los distritos de Iquitos, San Juan Bautista, Belén y Punchana.
2. Mediante Carta 319-2011/ST-CLC-INDECOPI del 16 de diciembre de 2011, esta Secretaría Técnica citó a una entrevista a señor Culqui, representante del Sindicato Único, a fin de recabar información sobre las características y el funcionamiento del mercado del servicio de transporte de pasajeros en la provincia de Maynas, la cual se realizó el 21 de diciembre de 2011, por vía telefónica, en las instalaciones de la Oficina Regional del Indecopi en Loreto (en adelante, ORI Loreto).
3. Mediante Memorandos 073-2012/ST-CLC-INDECOPI y 213-2013/ST-CLC-INDECOPI del 16 de abril de 2012 y 14 de noviembre de 2013, respectivamente, esta Secretaría Técnica solicitó a la ORI Loreto información acerca del mercado de transporte público de pasajeros en la provincia de Maynas³.
4. Mediante Memorando 147-2014/INDECOPI-LOR del 27 de enero de 2014, la ORI Loreto remitió a esta Secretaría Técnica una copia de las Cartas 063 y 062-2013/INDECOPI-LOR del 5 y 6 de noviembre de 2013, mediante las cuales requirió información a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Loreto y la Municipalidad Provincial de Maynas sobre la identificación de las empresas de transportes que operaban en la ciudad de Iquitos. Asimismo, remitió copia de los Oficios 1333-2013-GTTP-MPM-NGP y 842-2013-GRL/32-DRTC del 13 de noviembre de 2013, mediante los cuales ambas instituciones absolvieron las referidas solicitudes de información.
5. Mediante Resolución 001-2014/ST-CLC-INDECOPI del 16 de enero de 2014 (en adelante, Resolución de Inicio), esta Secretaría Técnica inició de oficio un procedimiento administrativo sancionador contra el señor Culqui por una presunta práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendación anticompetitiva, destinada a incrementar el precio del pasaje adulto del servicio de transporte público

¹ Identificado con Documento Nacional de Identidad 05329465.

² El Sindicato Único es un gremio que agrupa a choferes profesionales inscrito en el Ministerio de Trabajo, según Registro número 25 del 22 de marzo de 2004 (Expediente 060-2004-NCRGP-1QU, Partida XXV). El señor Culqui, conforme a sus declaraciones, ha sido representante del Sindicato Único al haber ocupado el cargo de Secretario General desde 24 de marzo de 2008 hasta aproximadamente febrero de 2014 (mes en el que brindó la última entrevista a la Secretaría Técnica).

³ Información de las empresas que brindaban el servicio del mercado de transporte público de pasajeros, las asociaciones que existían y las notas periodísticas relacionadas con declaraciones de representantes o gremios de empresas de transporte público.



en la provincia de Maynas, que comprende los distritos de Iquitos, San Juan Bautista, Belén y Punchana.

6. Mediante las Cartas 023, 024 y 025-2014/ST-CLC-INDECOPI del 28 de enero de 2014, esta Secretaría Técnica citó a una entrevista al señor Culqui, representante del Sindicato Único, la cual se realizó el 5 de febrero de 2014 en las oficinas de la ORI Loreto, con la finalidad de contar con mayores elementos de juicio sobre las actividades y funcionamiento del mercado del servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Maynas.
7. Mediante Carta 028-2014/ST-CLC-INDECOPI del 28 de enero de 2014, esta Secretaría Técnica citó a una entrevista a los representantes de la Empresa de Transportes El Dorado S.A.C. (en adelante, El Dorado), la cual se realizó el 6 de febrero de 2014 en las oficinas de la ORI Loreto, con la finalidad de contar con mayores elementos de juicio sobre las actividades y funcionamiento del mercado del servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Maynas.
8. Mediante Oficio 006-2014/ST-CLC-INDECOPI del 28 enero de 2014, esta Secretaría Técnica citó a una entrevista al Gerente de Tránsito y Transporte Público de la Municipalidad Provincial de Maynas. Al respecto, la referida entrevista se realizó el 6 de febrero de 2014 con el señor Walter Baca Salinas, representante de la Gerencia de Tránsito y Transporte público de la Municipalidad.
9. Mediante acta de entrega de información del 6 de febrero de 2014, el señor Culqui proporcionó una copia del Registro de Sindicato, Comunicación, Estatutos, Aprobado y Nomina de Junta Directiva del 22 de marzo de 2004.
10. Mediante acta de entrega de información del 7 de febrero de 2014, el señor Culqui proporcionó una copia de un Contrato de Arrendamiento de Vehículo para prestar el servicio de transporte público de pasajeros en la ciudad de Iquitos.
11. Mediante Notificaciones 086-2014/ST-CLC-INDECOPI del 10 de marzo de 2014, 085-2014/ST-CLC-INDECOPI del 13 de marzo de 2014 y 274-2014/ST-CLC-INDECOPI del 26 de junio de 2014, esta Secretaría Técnica notificó al señor Culqui, representante del Sindicato Único, la Resolución de Inicio. Cabe indicar que, hasta la fecha del presente informe, el señor Culqui no ha presentado sus descargos a la referida resolución.
12. Mediante publicaciones realizadas en el Diario Oficial “El Peruano” y en el diario “Uno” del 16 de octubre de 2014, se puso en conocimiento del señor Culqui la emisión de la Resolución de Inicio, el plazo legal disponible para presentar descargos a la referida resolución y de la posibilidad de obtener una copia de ésta en las oficinas del Indecopi Lima Sur o en la ORI Loreto⁴.

⁴ Se incorporó al expediente una copia de la publicación realizada en el diario oficial “El Peruano” y en el diario “Uno”.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

13. Mediante Oficio 010-2015/ST-CLC-INDECOPI del 17 de febrero de 2015, esta Secretaría Técnica solicitó a la Municipalidad Provincial de Maynas, Gerencia de Tránsito y Transporte Público, que presente determinada información referida a las empresas que brindaban el servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Maynas, en el periodo octubre de 2011 – octubre de 2012. Dicho requerimiento fue absuelto por la Municipalidad Provincial de Maynas, mediante Oficio 266-2015-GTTP-MPM del 19 de marzo de 2015.
14. Mediante publicaciones realizadas en el Diario Oficial “El Peruano” y en el diario “La Región” del 10 y 16 de abril de 2014, respectivamente, se puso en conocimiento del señor Culqui que faltaba un mes para que finalizará el periodo de prueba del procedimiento administrativo sancionador; que, dentro del plazo de diez (10) días hábiles, podrá presentar documentos como pruebas adicionales; y, que contaba con la posibilidad de obtener una copia de lo actuado en el referido procedimiento en las oficinas del Indecopi Lima Sur o en la ORI Loreto⁵.

II. OBJETIVO DEL INFORME

15. El presente pronunciamiento tiene por objeto determinar si el señor Culqui incurrió en una práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendación anticompetitiva para incrementar el precio del pasaje adulto del servicio de transporte público de pasajeros en la provincia de Maynas, que comprende los distritos de Iquitos, San Juan Bautista, Belén y Punchana.

III. MARCO CONCEPTUAL

3.1 Prácticas colusorias horizontales

16. Las prácticas colusorias horizontales se encuentran tipificadas como conductas anticompetitivas en los artículos 1 y 11 del Decreto Legislativo 1034.
17. Las prácticas colusorias horizontales son aquellas realizadas entre agentes económicos que participan en el mismo nivel de una cadena de producción, distribución o comercialización y que normalmente compiten entre sí respecto de precios, producción, mercados y clientes⁶, con el objeto de eliminar, restringir o limitar la competencia en detrimento de los consumidores, de otros competidores, de los clientes o de los proveedores. Como resultado de ello, podría producirse un incremento de los precios o una reducción de la producción, de manera artificial, al margen de los mecanismos naturales del mercado, lo que trae como consecuencia

⁵ Se incorporó al expediente una copia de la publicación realizada en el diario oficial “El Peruano” y en el diario “La Región”.

⁶ A diferencia de las prácticas colusorias verticales, realizadas por agentes que operan en planos distintos de la cadena de producción, distribución o comercialización.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

una limitación de las opciones del consumidor, una asignación ineficiente de recursos o incluso una combinación de las anteriores.

18. En toda práctica colusoria horizontal existe un elemento esencial, a saber, una conducta coordinada con el objeto de eliminar, restringir o limitar la competencia. Sin embargo, el Decreto Legislativo 1034 distingue diversas formas de materializar estas conductas: los acuerdos, las prácticas concertadas, las decisiones y las recomendaciones.
19. Se entiende por acuerdo que restringe la competencia, todo concierto de voluntades mediante el cual varios agentes económicos independientes se comprometen a realizar una conducta que tiene por objeto o efecto restringir la competencia.
20. Las prácticas concertadas son acuerdos en los que existen conductas voluntariamente coordinadas con la finalidad de restringir la competencia que no pueden demostrarse a través de pruebas directas pero que, a partir del uso de indicios y presunciones, pueden inferirse como única explicación razonable⁷.
21. Por su parte, las decisiones y recomendaciones son declaraciones o indicaciones destinadas a uniformizar el comportamiento de un grupo de agentes económicos, restringiendo la competencia entre ellos o frente a terceros competidores, con los efectos negativos que de esto se deriva. Normalmente, se presentan en el contexto de asociaciones, gremios, sindicatos o cualquier organización en la que participen agentes económicos independientes. Pueden haber sido adoptadas por la mayoría de integrantes de un órgano colegiado de la asociación o gremio involucrado (por ejemplo, la junta directiva) o por un órgano unipersonal (por ejemplo, el presidente o el secretario general).
22. Las decisiones tienen carácter vinculante en virtud de las normas de la asociación o gremio involucrado. Las recomendaciones no tienen carácter vinculante pero tienen la capacidad para influir en el comportamiento de los agentes económicos a las que van dirigidas, debido a las características particulares de la asociación o gremio involucrado⁸.

⁷ La voluntad común de restringir la competencia puede inferirse a partir de «(...) evidencia que tiende a excluir la posibilidad de acción independiente de las [partes]. Esto es, debe haber evidencia directa o circunstancial que lleve razonablemente a probar que [las partes] tienen un compromiso consciente con un esquema común diseñado para conseguir un objetivo ilícito». Traducción libre de: «(...) evidence that tends to exclude the possibility of independent action by the [parties]. That is, there must be direct or circumstantial evidence that reasonably tends to prove that [the parties] had a conscious commitment to a common scheme designed to achieve an unlawful objective». Monsanto Co. v. Spray-Rite Svc. Corp., 465 U.S. 752 (1984), citado por KOVACIC, William. The Identification and Proof of Horizontal Agreements Under the Antitrust Laws, 38 Antitrust Bulletin 5, 1993, reproducido en GAVIL, Andrew (Ed.) An Antitrust Anthology. Ohio: Anderson Publishing Co., 1996, p. 84.

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

⁸ Ver: Resolución 085-2009/CLC-INDECOPI del 22 de diciembre de 2009, sobre prácticas colusorias horizontales en la modalidad de recomendaciones en el servicio de transporte urbano de pasajeros en Lima Metropolitana.



23. La necesidad de reprimir las decisiones y recomendaciones surge a partir de la constatación de la influencia que pueden tener las asociaciones o gremios sobre sus integrantes. En efecto, a través de mecanismos de coacción o presión, directos o indirectos, formales o informales, estas organizaciones pueden uniformizar el comportamiento de sus miembros, restringiendo la competencia entre ellos o frente a terceros competidores⁹.
24. La responsabilidad de una asociación o gremio por las decisiones o recomendaciones que realice no enerva la posibilidad de atribuir responsabilidad a sus asociados o agremiados¹⁰. En efecto, para evitar que estos últimos eludan su responsabilidad, estas conductas pueden ser analizadas como decisiones o recomendaciones de la asociación y como acuerdos entre sus asociados, según corresponda¹¹.
25. De ser el caso que las decisiones o recomendaciones de una asociación o gremio se produzcan conjuntamente con acuerdos anticompetitivos entre sus integrantes, ambas modalidades de infracción (por un lado, las decisiones o recomendaciones y, de otro, los acuerdos anticompetitivos) deberán ser investigadas y, de ser el caso, sancionadas.
26. Se debe impedir mediante la inclusión en las investigaciones de la totalidad de agentes involucrados, sean estas asociaciones o gremios o empresas, la utilización de las asociaciones o gremios como una “fachada” para encubrir un acuerdo entre competidores. En tal caso, la autoridad de competencia deberá, de disponer de indicios suficientes, conducir la investigación tanto contra la asociación o gremio por un supuesto de decisión o recomendación, como contra los asociados o agremiados por un supuesto de acuerdo anticompetitivo.
27. Cabe indicar, por ejemplo, que la Comisión ha sancionado a gremios por recomendación y a sus miembros por acuerdo anticompetitivo. Así, mediante Resolución 756-2013/SDC-INDECOPI del 10 de mayo de 2013, la Sala Especializada en Defensa de la Competencia (en adelante, la Sala) confirmó la

⁹ En el ámbito de la Unión Europea, las decisiones de las asociaciones comerciales también se encuentran expresamente prohibidas. Asimismo, a nivel jurisprudencial y doctrinario también se ha entendido que esta prohibición alcanza a las decisiones no vinculantes o recomendaciones. «*Sin embargo, las decisiones de una asociación de comercio no necesitan obligar formalmente a sus miembros para la aplicación del artículo 81. Una decisión informal de una asociación de comercio, incluso adoptada fuera de las reglas de la asociación, puede ser suficiente. Sin embargo, debe haber al menos cierta evidencia que la conducta de sus integrantes ha sido o podría ser influenciada en el futuro por la información recibida de la asociación*». Traducción libre de: «*However, decisions of a trade association need not formally bind its members for Article 81 to apply. An informal decision of a trade association, even one made outside its rules altogether, may be sufficient. However, there must be at least some evidence that the conduct of members has been or might in the future be influenced by information received from the association*». GOYDER, D.G. EC Competition Law. Fourth Edition. Oxford University Press, 2003, p. 82.

¹⁰ PASCUAL Y VICENTE, Julio. Las conductas prohibidas en la reformada Ley de Defensa de la Competencia. En: Gaceta Jurídica de la Unión Europea y de la Competencia, Madrid, 205, enero – febrero, 2000, p. 11.

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

decisión de la Comisión respecto de la sanción a la Central Regional de Transporte Público de Pasajeros, Zona Sierra – Ancash (asociación que agrupaba a diversas empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros en la ciudad de Huaraz) por la realización de una 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; y, a diversos miembros de dicha asociación por la realización de un acuerdo anticompetitivo¹².

3.2 Carga de la prueba

28. El artículo 11 del Decreto Legislativo 1034¹³ también distingue a las prácticas colusorias horizontales a partir del tipo de prohibición aplicable, diferenciando entre aquellas sujetas a una prohibición absoluta y aquellas sujetas a una prohibición relativa.
29. Los artículos 8 y 9 del Decreto Legislativo 1034 establecen las reglas de la carga de la prueba aplicables a la prohibición absoluta y a la prohibición relativa¹⁴. Así, los casos sometidos a una prohibición absoluta se caracterizan porque, para declarar la existencia de una infracción administrativa, basta que se demuestre la existencia de la conducta investigada. Por su parte, los casos sometidos a una prohibición relativa se caracterizan porque, además de probar la existencia de la conducta investigada,

¹² Ver Resolución 069-2010/CLC-INDECOPI del 6 de octubre de 2010.

¹³ **Decreto Legislativo 1034.**

Artículo 11.- Prácticas colusorias horizontales.-

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

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

(...)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁴ **Decreto Legislativo 1034**

Artículo 8.- Prohibición absoluta.-

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

Artículo 9.- Prohibición relativa.-

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

se debe verificar que ésta tiene o podría tener efectos negativos para la competencia y el bienestar de los consumidores¹⁵.

30. Esta distinción normativa responde a la existencia de una amplia experiencia jurisprudencial, nacional y extranjera, que ha permitido identificar determinadas conductas anticompetitivas que, en sí mismas, son restrictivas de la competencia y no generan mayor eficiencia en el mercado, lo que ha motivado que se encuentren sometidas a una prohibición absoluta.
31. Específicamente, se encuentran sometidas a una prohibición absoluta las prácticas colusorias horizontales, inter marca, que no son complementarias o accesorias a otros acuerdos lícitos (es decir, los denominados acuerdos desnudos), y que tienen por objeto: a) la fijación de precios u otras condiciones comerciales o de servicio; b) la limitación de la producción o de las ventas; c) el reparto de clientes, proveedores o zonas geográficas; o, d) las licitaciones colusorias o *bid rigging*, según lo establecido taxativamente en el artículo 11.2 del Decreto Legislativo 1034.

IV. DESCRIPCIÓN DEL MERCADO INVESTIGADO

32. El Reglamento Nacional de Administración Transporte aprobado mediante Decreto Supremo 017-2009-MTC define los servicios de transporte de pasajeros de la siguiente manera: (i) servicio de transporte de ámbito provincial, como aquel que se realiza para trasladar personas exclusivamente al interior de una provincia. (ii) servicio de transporte de ámbito regional, como aquel que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias diferentes, exclusivamente en una misma región; y (iii) servicio de transporte de ámbito nacional, como aquel que se realiza para trasladar personas y/o mercancías entre ciudades o centros poblados de provincias pertenecientes a regiones diferentes¹⁶.

¹⁵ Cabe precisar que, en los casos sometidos a una prohibición relativa, los investigados pueden demostrar que, a pesar de haber cometido la conducta investigada, ésta genera o podría generar efectos positivos o eficiencias en el mercado. En este escenario, la autoridad de competencia deberá hacer un balance entre los efectos negativos o anticompetitivos que ha identificado y los efectos positivos o procompetitivos que han demostrado los investigados. Si el balance es positivo, no se habrá configurado una infracción.

¹⁶ **Decreto Supremo 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte**
Artículo 3.- Definiciones.-

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

(...)

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

3.67 Servicio de Transporte de ámbito Regional: Aquel que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias diferentes, exclusivamente en una misma región.

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

(...)



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

33. Al respecto, la Gerencia de Tránsito y Transporte Público de la Municipalidad de Maynas informó que existía tres tipos de servicios de transporte en la ciudad de Iquitos: i) el transporte especial de vehículos mototaxis – trimóviles, ii) el transporte especial de taxi colectivo y iii) el transporte público masivo de pasajeros¹⁷.
34. En el presente caso, el mercado investigado comprende el servicio de transporte público masivo de pasajeros en los distritos de Iquitos, San Juan Bautista, Belén y Punchana de la provincia de Maynas¹⁸. Los referidos distritos forman parte de la ciudad metropolitana de Iquitos¹⁹ (en adelante, la ciudad de Iquitos) (Ver Anexo).
35. La Municipalidad Provincial de Maynas, a través de la Gerencia de Tránsito y Transporte Público, es la entidad encargada de autorizar a las empresas para que presten el servicio de transporte público masivo de pasajeros en la provincia de Maynas²⁰ con la habilitación de sus respectivas unidades vehiculares.
36. Según la Municipalidad Provincial de Maynas, en el período de octubre de 2011 - octubre de 2012, existía un grupo de empresas²¹ que contaban con autorización para prestar el servicio de transporte público masivo de pasajeros en la ciudad de Iquitos²².
37. De conformidad con la información brindada por los agentes económicos del referido mercado, la mayoría de las empresas de transportes, que ofrecían el servicio de transporte público masivo de pasajeros en dicho periodo, afiliaban a personas naturales que eran propietarios de vehículos para que, a través de estos vehículos, se brindara el referido servicio²³. Para ello, el propietario del vehículo pagaba a la empresa autorizada una contraprestación por el uso de la ruta.

¹⁷ Entrevista al representante de la Gerencia de Tránsito y Transporte Público de la Municipalidad Provincial de Maynas del 6 de febrero de 2014.

¹⁸ De conformidad con lo señalado por el señor Culqui en la entrevista del 21 de diciembre de 2011.

¹⁹ Ver: Municipalidad Provincial de Maynas. Plan de Desarrollo Urbano. Configuración Espacial Metropolitana de la ciudad de Iquitos. Disponible en: <http://www.munimaynas.gob.pe/transparenciae/PDU%20Maynas/P01%20-%20Configuracion%20Espacial%20Metropolitana.pdf>. Consulta 23 de abril de 2015.

²⁰ Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Provincial de Maynas, aprobado por Ordenanza Municipal 009-2008-A-MPM.

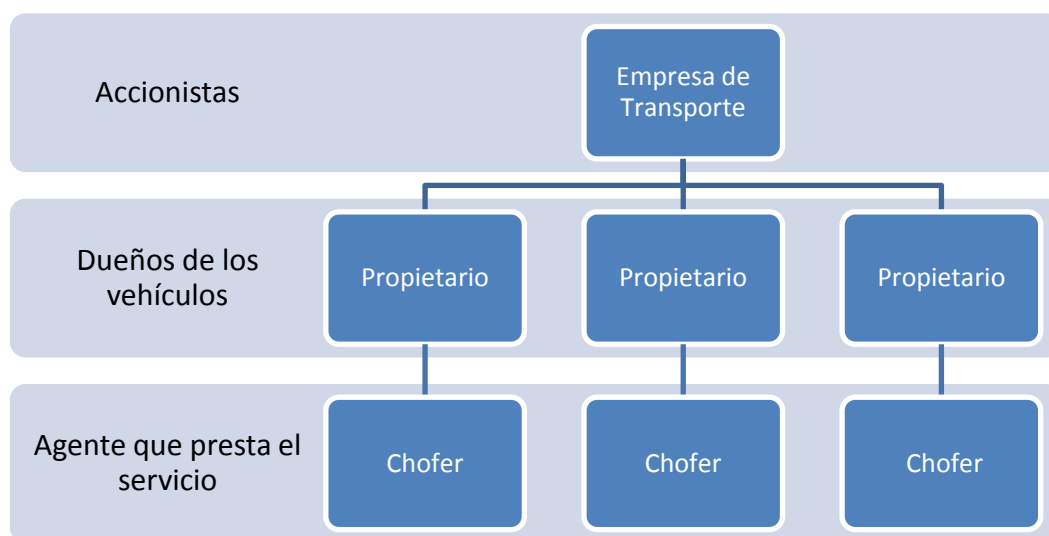
²¹ El Dorado, Kuelap S.A.C., Doña Eva s.A.C., El Condor S.A. y San Juan de Iquitos S.A.C.

²² Oficio de 266-2015-GTTP-MPM del 19 de marzo de 2015 y Oficio 1333-2013-GTTP-MPM-NGP del 13 de noviembre de 2013.

²³ Información brindada por el señor Culqui y la empresa El Dorado en las entrevistas del 21 de diciembre de 2011 y 5 de febrero de 2014, y el 6 de febrero de 2014, respectivamente.

38. A su vez, los propietarios de los vehículos alquilaban sus unidades a otras personas naturales, denominadas choferes, quienes, finalmente, eran los que prestaban el servicio de transporte público de pasajeros²⁴.
39. Para el servicio de alquiler de vehículo de transporte se realizaba un contrato entre el propietario del vehículo y el chofer, que consistía en que el dueño del vehículo le otorga al chofer el uso del vehículo, para que brinde el servicio de transporte público masivo, y a cambio el chofer le paga una retribución económica fija²⁵.
40. Por otra parte, los choferes recibían un ingreso según el número de pasajeros que transportaban en el día y los precios de los pasajes del servicio de transporte público de pasajeros. Además, eran responsables del costo del combustible que utilizarían para ofrecer el referido servicio, tal como se muestra a continuación en el siguiente gráfico.

Gráfico 1: Mercado de transporte público masivo de pasajeros en la ciudad de Iquitos



Elaboración: Secretaría Técnica

²⁴ De conformidad con lo señalado por el señor Culqui y la empresa El Dorado en las entrevistas del 21 de diciembre de 2011 y 5 de febrero de 2014, y el 6 de febrero de 2014, respectivamente.

²⁵ De conformidad con lo señalado por el señor Culqui y la empresa El Dorado en las entrevistas del 21 de diciembre de 2011 y 5 de febrero de 2014, y el 6 de febrero de 2014, respectivamente. Además, para mayor detalle, ver modelo de contrato de arrendamiento de vehículos proporcionado por el señor Culqui el 7 de febrero de 2014.

41. En la ciudad de Iquitos se identificó al Sindicato Único como el gremio que agrupa a los choferes que alquilan vehículos para ofrecer el servicio de transporte público masivo de pasajeros²⁶.
42. De acuerdo con la información proporcionada por el señor Culqui y la empresa El Dorado, los choferes influían en la determinación del precio del pasaje del servicio de transporte público de pasajeros²⁷, toda vez que ellos eran los que asumían el costo principal del combustible.
43. Al respecto, el señor Culqui señaló lo siguiente²⁸:

“(…)

Secretaría Técnica: Una consulta, entonces estas asociaciones que mencionó que forman el grupo de propietarios para tener una ruta ¿no establecen un tarifa? o ¿son ustedes los choferes que deciden qué tarifa cobrar?

Señor Culqui: Exacto, somos nosotros los choferes lo que hemos, ya casi desde 2005, hemos de alguna manera asumido esta práctica, porque hasta antes del 2005 el pasaje urbano del transporte masivo de pasajeros costaba 50 céntimos, y se ha mantenido 10 años (...)

Secretaría Técnica: Entonces ¿desde el 2005 son los choferes los que deciden qué precio cobrar sobre el servicio de transporte urbano?

Señor Culqui: Así es, desde el 2005

(…)

[Énfasis agregado]

44. Asimismo, en una posterior entrevista, el señor Culqui señaló lo siguiente²⁹:

“(…)

Secretaría Técnica: Y respecto a pasajes preferenciales para bomberos o la tarifa del precio eso quien lo decide, ¿la empresa? ¿el dueño?

²⁶ Entrevistas del señor Culqui del 21 de diciembre de 2011 y 5 de febrero de 2014.

²⁷ Entrevistas del señor Culqui del 21 de diciembre de 2011 y 5 de febrero de 2014; y la entrevista de la empresa El Dorado el 6 de febrero de 2014.

²⁸ Entrevista del señor Culqui del 21 de diciembre de 2011.
La información transcrita en el Informe Técnico constituye copia textual de la información recabada por la Secretaría Técnica en la presente investigación. En tal sentido, los errores ortográficos corresponden al autor.

²⁹ Entrevista del señor Culqui del 5 de febrero de 2014.
La información transcrita en el Informe Técnico constituye copia textual de la información recabada por la Secretaría Técnica en la presente investigación. En tal sentido, los errores ortográficos corresponden al autor.

Señor Culqui: Desde que se empezó a trabajar como sindicato nosotros nos hemos involucrado dos veces en el tema de pasajes, porque razón, porque el propietario no le preocupa cuanto es lo que cobra el chofer por pasajes, lo que él quiere es que el final de la jornada llegue con la cantidad que han acordado que se le tiene que dar por el alquiler del vehículo (...)

Secretaría Técnica: Entonces quien decide el precio del servicio

Señor Culqui: Nosotros como sindicato nos hemos visto obligados (...)

[Énfasis agregado]

45. Asimismo, la empresa El Dorado señaló lo siguiente³⁰:

“(...)

Secretaría Técnica: *¿Quién decide el tarifario? ¿La empresa?*

El Dorado: *La empresa, uno la empresa [sic], como te puedo decir, la empresa lo pone el tarifario [sic], pero en realidad el quien hace el sondeo es el mismo chofer, porque, porque [sic] yo lo alquilo el carro a él, entonces ellos ven, ellos evalúan esta semana he ganado todos los días 30 soles, 30 soles [sic] y no cubre lo que hago, el petróleo sube sube [sic]. Entonces ellos comunican a la empresa, sabes que señor nosotros mañana vamos a cobrar S/. 1,20, entonces lanzan el pasaje a S/.1,20, una vez que la gente ya empieza a pagar el S/. 1,20 [sic], entonces qué hace la empresa, la empresa es el que pone [sic] el tarifario a S/. 1,20. Como se puede decir que lo legaliza el tarifario [sic], pero antes de eso, ellos sí están cobrando eso. Entonces, como hay personas que dicen no señor si tú me estas cobrando por qué no hay tarifario, entonces quien da el tarifario si es la empresa, porque lleva la firma de la empresa.*

Secretaría Técnica: Entonces, la empresa le da la facilidad al chofer de que él fije el precio

El Dorado: Fija el precio

Secretaría Técnica: Y en función de eso luego va evaluando si...

El Dorado: *Claro va evaluando, porque hay un sindicato de choferes, ese sindicato de choferes a veces, uno por ahí nace [sic], sabes que el pasaje tiene que subir porque no ganamos mucho, porque todo el mundo alquila carros, no hay un solo dueño que agarre su carro [sic] y salga a manejar, no hay dueños en Iquitos.*

³⁰ Entrevista a la empresa El Dorado el 6 de febrero de 2014.

La información transcrita en el Informe Técnico constituye copia textual de la información recabada por la Secretaría Técnica en la presente investigación. En tal sentido, los errores ortográficos corresponden al autor.

Secretaría Técnica: De acuerdo

(...)

El Dorado: (...). Entonces hay un sindicato, ellos se reúnen ahí y este nos ofician a todas las empresas, saben que señores por favor el pasaje a partir de la fecha ya hemos hecho el estudio, la gente está pagando, entonces le pedimos el apoyo que ustedes legalicen [sic], ya como se llame, que nos otorguen un, el tema del tarifario, entonces ahí ya nosotros [sic] mandamos a imprimir el tarifario, cambiamos ponemos el sello de la empresa.

(...)

[Énfasis agregado]

46. Por lo tanto, como se aprecia los choferes tenían una influencia significativa en la fijación de los precios de los pasajes del servicio de transporte público masivo de pasajeros en la ciudad de Iquitos.

V. ANÁLISIS DE LA CONDUCTA INVESTIGADA

Sobre la presunta práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendación anticompetitiva por parte del señor Culqui

47. El 25 de noviembre de 2011, el señor Culqui, en su calidad de Secretario General del Sindicato Único, declaró en el diario “La Región” lo siguiente³¹:

“Da a conocer secretario de organización de transporte público

Desde el 01 de diciembre sube el pasaje adulto de 80 céntimos a un sol”

- Expresa Gener Culqui, agregando que acuerdo fue tomado en asamblea, pero aún falta fortalecer al 40% transportistas que no pertenece al sindicato”

“La decisión ha sido tomada en asamblea, pero falta fortalecer un porcentaje con quien estamos dialogando. El incremento del pasaje tiene que darse porque desde hace años se mantiene la misma tarifa de 80 céntimos.

Se estima que suba desde el 01 de diciembre a un sol el pasaje adulto, el universitario y otros que por ahora pagan 40 céntimos, se incrementará a 50 céntimos, mientras que el pasaje escolar se sigue manteniendo a 20 céntimos, es un apoyo para que los jóvenes sigan adelante en sus estudios”, mencionó Gener Culqui.

Mencionó que el transporte público era prácticamente el único servicio donde el cliente imponía su pago, pero que ha llegado la hora de incrementar el

³¹ La información transcrita en el Informe Técnico constituye copia textual de la información recabada por la Secretaría Técnica en la presente investigación. En tal sentido, los errores ortográficos corresponden al autor.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

precio porque ya no se puede seguir sosteniendo el trabajo con 80 céntimos por pasaje.

Queremos que la población se entere del aumento a partir del 01 de diciembre para que tomen las provisiones en el aumento de precio, esperamos también que sean consecuentes con el trabajo que desempeñamos” concluyó Gener Culqui”.

[Énfasis agregado]

48. En la entrevista del 21 de diciembre de 2011, el señor Culqui señaló lo siguiente³²:

“(…)

Secretaría Técnica: *Y para garantizar ese ingreso necesario para ustedes que es el ingreso familiar, ¿Ustedes llegaron a algún acuerdo para sugerir un incremento de los precios de transporte?*

Señor Culqui: *Así es, se consideró que la única alternativa para poder seguir desarrollando este trabajo de todos los días de casi 17 horas diarias, era buscar un incremento del precio pasaje adulto. Oficialmente, entre comillas digamos, el pasaje era 80 céntimos pero la población acá, osea los usuarios, se suben a los vehículos de transporte público con 50, 60, 70, osea pocos eran los que podían o querían pagar el precio establecido. Es algo por lo cual ya los choferes de transporte de una u otra manera han aceptado esa realidad sin generarse mayores inconvenientes o discusiones innecesarias con los usuarios, entonces se consideró que una alternativa debida de ser buscar que el pasaje adulto en la zona urbana sea de S/. 1,00, de esa manera equilibrar un poco, los ingresos diarios de un vehículo, con las necesidades que tiene el vehículo y el mismo chofer (...)*

[Énfasis agregado]

Más adelante, en la misma entrevista el señor Culqui señala:

“(…)

Secretaría Técnica: *Señor Culqui usted mencionó que la asamblea general había sido el 24 de noviembre y que ahí habían decidido que era lo mejor realizar el incremento de precios. Yo tengo por notas de prensa o recortes periodísticos de que se mencionó la fecha del 1 de diciembre, como una fecha probable de incremento.*

Señor Culqui: *Así es*

³² Entrevista del señor Culqui del 21 de diciembre de 2011.

La información transcrita en el Informe Técnico constituye copia textual de la información recabada por la Secretaría Técnica en la presente investigación. En tal sentido, los errores ortográficos corresponden al autor.

Secretaría Técnica: ¿Fue el primero entonces? ¿A partir del 1 de diciembre recomendaron el incremento?

Señor Culqui: Exactamente a partir del 1 de diciembre nosotros oficializamos, osea, publicamos la decisión a los usuarios de transporte de incrementar el precio de pasaje adulto a S/. 1,00.

Secretaría Técnica: *¿Este incremento se mantiene actualmente?*

Señor Culqui: *Se mantiene, con sus altibajos, con algunos, que te digo, inconvenientes, porque no todos los pasajeros pagan (...)*

[Énfasis agregado]

49. Como se aprecia de la nota periodística citada el 25 de noviembre de 2011 y la entrevista del 21 de diciembre de 2011, el señor Culqui, en su calidad de Secretario General del Sindicato Único, realizó una declaración que anunciaba el incremento del precio del pasaje adulto de S/. 0,80 a S/.1,00 a partir del 1 de diciembre de 2011. En particular, cabe destacar que la comunicación del señor Culqui comprende la fecha y el monto exacto del incremento del precio del pasaje adulto (S/. 0,20 desde el 1 de diciembre de 2011).
50. Asimismo, se identifica que la declaración del señor Culqui tenía por objeto lograr un incremento coordinado del precio del pasaje adulto del servicio de transporte público masivo de pasajeros en la ciudad de Iquitos³³, toda vez que tal como lo señaló el señor Culqui aún faltaría adherir a un 40% de choferes que no pertenecerían al Sindicato Único.
51. Cabe indicar que, en un mercado como el servicio de transporte público masivo de pasajeros en la ciudad de Iquitos, un chofer de un vehículo de una empresa tiene pocos incentivos para subir unilateralmente sus precios si es que no tiene la seguridad de que las demás choferes de los vehículos de las empresas competidoras también lo realizarán, toda vez que estos se perjudicarían por un desplazamiento de la demanda hacia aquellos choferes de vehículos que empresas que ofrecieran el servicio a un menor precio.
52. En ese sentido, las recomendaciones sobre precios por parte de los representantes de las asociaciones gremiales son un instrumento que puede promover un comportamiento coordinado entre los agentes que compiten en el mercado, siempre que estos agentes tengan conocimiento de cuál es el incremento de precios sugerido.
53. En el presente caso, las declaraciones del señor Culqui sobre el incremento del precio del pasaje adulto del servicio de transporte público masivo de pasajeros en

³³ De conformidad con lo señalado por el señor Culqui en la entrevista del 21 de diciembre de 2011.

una fecha precisa y en un monto determinado pueden ser consideradas como una recomendación para los choferes que representan y también para otros que podría verse persuadidos de establecer un determinado precio, que pudieron influir en su comportamiento competitivo.

54. En efecto, estas declaraciones pudieron servir como un guía a los agentes económicos que participaban en el mercado del servicio de transporte público masivo de pasajeros en la ciudad de Iquitos, para que realicen el incremento en el precio del pasaje adulto de dicho servicio. Es decir, los choferes de la ciudad de Iquitos podrían haber tomado conocimiento de las declaraciones del señor Culqui y haber creído razonablemente que muchos choferes estarían dispuestos a incrementar sus precios y, por ende, adoptar una política similar, considerando que no sufrirían perjuicios competitivos si se adherían al incremento del precio del pasaje adulto señalado por el señor Culqui, representante del Sindicato Único.
55. Por otra parte, la decisión de la fecha y el monto exacto en que se llevará una modificación del precio es una decisión que le corresponde a cada chofer y que, en principio, no tendría por qué ser conocida ni mucho menos divulgada por un representante de un gremio, tal como el señor Culqui, en su calidad de representante del Sindicato Único (Secretario General). La divulgación de este tipo de información actual y específica se enmarca dentro de lo que la jurisprudencia identifican tradicionalmente como una recomendación anticompetitiva³⁴.

³⁴ Agencias de competencia como la Oficina de Comercio Leal de Reino Unido (*Office of Fair Trading*) u organizaciones como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD) han admitido que una exhortación oral puede ser considerada como una recomendación anticompetitiva, aun cuando no sea formal o vinculante o no haya sido completamente acatada por los miembros de la asociación. Al respecto, cada institución señaló lo siguiente:

“Una recomendación de una asociación de empresas puede ser también una decisión, como también una exhortación oral que tiene la intención de ser seguida por sus miembros. Este será el caso incluso si la recomendación no es obligatoria para los miembros o si no ha sido completamente cumplida.” (subrayado añadido). Traducción libre de: *“A recommendation of an association of undertakings may also be a decision, as may an oral exhortation which it is intended that members should follow. This will be the case even if the recommendation is not binding on the members or has not been fully complied with.”* Office of Fair Trading. Trade associations, professions and self-regulating bodies, 2004, p. 6.

“(…) 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.” (subrayado añadido). Traducción libre de: *“(…) any decision, recommendation or other activity of the association may be capable of restricting competition between the members of the association. Decisions do not need to be formal or binding, nor do they have to be fully complied with to fall within the scope of antitrust rules, provided that they have an appreciable effect on competition. Decisions or recommendations do not have to be expressly approved by the members of the association to give rise to antitrust liability; even an oral exhortation may trigger antitrust liability if it is intended that members should abide by it.”* OECD. Potential Pro-Competitive and Anti-Competitive Aspects of Trade/Business Associations. Policy Roundtable, 2007, p. 29-30.

La Autoridad de Competencia de Canadá (Competition Bureau) ha advertido que las recomendaciones o los lineamientos sobre tarifas pueden promover un efecto anticompetitivo al perseguir la adhesión de los competidores a un determinado nivel de precios. Al respecto, la Autoridad señaló lo siguiente

56. Por ello, considerando los medios probatorios que se encuentran en el expediente respecto del anuncio de un hecho cierto y preciso referido al incremento del precio del pasaje adulto, esta Secretaría Técnica concluye que el señor Culqui realizó una práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendación anticompetitiva destinada a incrementar el precio del pasaje adulto del servicio de transporte público masivo de pasajeros en la ciudad de Iquitos. Asimismo, esta Secretaría Técnica considera que esta conducta está sujeta a una prohibición absoluta³⁵.

VI. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN

6.1 Multa aplicable al señor Culqui

57. Según lo previsto en el numeral 3 del artículo 43 del Decreto Legislativo 1034, podrá imponerse una multa de hasta cien (100) UIT a las personas naturales encargadas de la representación, dirección o administración de una persona jurídica, sociedad irregular, patrimonio autónomo o entidad, de acuerdo con su responsabilidad en las infracciones cometidas³⁶.
58. Sancionar a una persona natural tiene por objetivo que, al realizar una determinada conducta, estos agentes sean responsables por sus decisiones y actos. En otras palabras, la sanción de una persona natural busca que, al infringir las normas, considere las consecuencias que le puede acarrear dicha conducta y no pretenda protegerse en la ficción de la persona jurídica³⁷.

La Oficina [de Competencia] reconoce que las asociaciones profesionales a menudo diseminan lineamientos de tarifas como una fuente de información sobre los precios prevalecientes en los mercados de servicios profesionales. Sin embargo, tales lineamientos de tarifas generan preocupación bajo la Ley [de Competencia] en la medida que pueden facilitar acuerdos en las tarifas a ser cobradas por los miembros competidores. (...) unos lineamientos de tarifas pueden generar preocupación bajo la Ley [de Competencia] si son usados para establecer o facilitar un acuerdo de precios o promover la adherencia a un nivel específico de tarifas." (subrayado añadido). Traducción libre de: "The Bureau recognizes that professional associations often disseminate fee guidelines as a source of information on prevailing prices in professional services' markets. However, such fee guidelines raise concerns under the Act as they may facilitate agreements on the fees to be charged by competing members. (...) a fee guideline could raise concerns under the Act if it is used to establish or facilitate an agreement on prices or promote adherence to a specified level of fees." Competition Bureau. Draft Information Bulletin on Trade Associations, September 8, 2008, p. 14.

³⁵ Ver Resoluciones 3240-2010/SC1-INDECOPI del 16 de diciembre de 2010, 756-2013/SDC-INDECOPI del 10 de mayo de 2013, 1117-2013/SDC-INDECOPI del 9 de julio de 2013 y 2424-2013/SDC-INDECOPI del 23 de diciembre de 2013.

³⁶ **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.

³⁷ Cabe recordar que toda persona jurídica implica una ficción, pues no tiene existencia propia en la realidad. En ese sentido, las decisiones y actos que se adoptan y llevan a cabo al interior de una persona jurídica son realizadas, en la práctica, por las personas naturales que integran sus órganos directivos y gerenciales.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

59. Así, la sanción de las personas naturales que participan en los órganos directivos o gerenciales de una empresa o asociación y que adoptan la decisión de llevar a cabo una conducta calificada como anticompetitiva, permite desincentivar eficazmente la adopción de este tipo de conductas³⁸.
60. La sanción a imponer en cada caso a una persona natural deberá guardar directa relación con su responsabilidad en la toma de decisiones. En virtud de ello, aquellas personas naturales que tuvieron cargos de mayor jerarquía al interior de sus empresas o asociaciones y participen en la adopción de prácticas anticompetitivas serán objeto de una sanción más elevada, toda vez que tiene un mayor acceso a información dentro de la organización y una mayor capacidad de determinar la adopción de una determinada conducta³⁹.
61. Esta Secretaría Técnica considera pertinente la aplicación de una sanción para el señor Culqui por su participación de manera directa en la recomendación anticompetitiva, en su calidad de representante del Sindicato Único (Secretario General), la cual es materia del presente procedimiento. En ese sentido, con la finalidad de desincentivar de manera efectiva su participación en la realización de conductas de similar naturaleza, esta Secretaría Técnica propone sancionar al señor Culqui con una multa de una (1) Unidad Impositiva Tributaria.
62. Cabe mencionar que en pronunciamientos anteriores, la Comisión sancionó a los directivos de asociaciones por su participación directa en las recomendaciones anticompetitivas con multas similares a la que se recomienda en este caso.
63. Así, por ejemplo, mediante Resolución 069-2010/SDC-INDECOPI del 6 de octubre de 2010, la Comisión sancionó a los señores Macario Sáenz La Rosa Sánchez, Placido Condori Ccalla y Gabino Araucano, en su calidad de directivos de la Central Regional de Transporte Público de Pasajeros Zona Sierra – Ancash, por la realización de una recomendación anticompetitiva destinada a la fijación concertada de precios del servicio de transporte de pasajeros en taxi y en colectivo, en la ciudad de Huaraz, durante el periodo comprendido entre mediados de agosto y mediados

³⁸ Al respecto, se ha señalado que, "(...) en muchas jurisdicciones, las agencias o las cortes pueden también multar a las personas naturales, es decir, al individuo específico que cometió la infracción, adicionalmente a la multa para la empresa. La lógica detrás de estos sistemas es que la sola imposición de sanciones a la empresa no puede asegurar un desincentivo adecuado. Las empresas se involucran en cárteles a través de la conducta de sus representantes que son personas naturales. Las sanciones impuestas en individuos puede por lo tanto complementar las multas impuestas en corporaciones/empresas y mejorar el desincentivo." Traducción libre de: "(...) in several jurisdictions, agencies or courts can also fine natural persons, i.e. the specific individual who committed the infringement in addition to fining the undertaking. The logic behind these systems is that the imposition of sanctions only on the undertaking cannot ensure adequate deterrence. Undertakings are engaged in cartels through the conduct of their representatives who are natural persons. Sanctions imposed on individuals can therefore complement fines imposed on corporations/undertakings and enhance deterrence." OECD. *Cartels: Sanctions against Individuals. Policy Roundtables*, 2003, p. 16.

³⁹ Resolución 085-2009/CLC-INDECOPI del 22 de diciembre de 2009, Resolución 3240-2010/SC1 del 16 de diciembre de 2010, Resolución 009-2008-INDECOPI/CLC del 25 de febrero de 2008, Resolución 0856-2014/SDC-INDECOPI del 15 de diciembre de 2014, Resolución 010-2013/CLC-INDECOPI del 22 de enero de 2013 y Resolución 0857-2014/SDC-INDECOPI del 15 de diciembre de 2014.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

de octubre de 2008 con una multa ascendente a una (1) Unidad Impositiva Tributaria a cada una de ellos⁴⁰.

64. Además, mediante Resolución 029-2014/CLC-INDECOPI del 11 de julio de 2014, la Comisión sancionó a los señores Porfirio Apaza Coila y Milton Aurelio Ángles Béjar por realizar prácticas colusorias horizontales en la modalidad de recomendaciones para incrementar concertadamente el precio del servicio de transporte de pasajeros de ámbito regional en la ruta Juliaca-Puno y viceversa a partir de mayo de 2010 con una multa de una (1) Unidad Impositiva Tributaria a cada uno de ellos.
65. Por último, mediante Resolución 002-2015/CLC-INDECOPI del 6 de marzo de 2015, la Comisión sancionó al señor Álvaro Matías Liberato Salinas, por realizar prácticas colusorias horizontales en la modalidad de recomendaciones para incrementar los precios de los pasajes del servicio de transporte público de pasajeros a nivel provincial en Trujillo con una multa de una (1) Unidad Impositiva Tributaria a cada uno de ellos.

6.2 Necesidad de la imposición de una medida correctiva

66. Para proteger el funcionamiento eficiente del proceso competitivo y el bienestar de los consumidores, no basta con identificar y sancionar las conductas anticompetitivas sino que es necesario corregir las distorsiones que producen o pueden producir en el mercado.
67. Sobre el particular, el numeral 1 del artículo 46 del Decreto Legislativo 1034 señala que la Comisión podrá dictar medidas correctivas conducentes a restablecer el proceso competitivo, incluyendo el cese o la realización de actividades⁴¹.
68. Al respecto, considerando la particular naturaleza de las prácticas colusorias horizontales en la modalidad de recomendación anticompetitiva imputada al señor Culqui, esta Secretaría Técnica recomienda a la Comisión que se imponga como medida correctiva la remisión de comunicaciones a los miembros asociados, que operan en el mercado del servicio de transporte público masivo de pasajeros, del Sindicato Único con el siguiente texto: *“Se comunica a los miembros asociados al Sindicato Único que los precios de los pasajes se rigen por la ley de la oferta y la demanda, estando prohibidas las recomendaciones o acuerdos que intenten influenciar en las decisiones de los choferes para fijar los precios de manera conjunta”*.

⁴⁰ La Sala confirmó dicho pronunciamiento mediante Resolución 756-2013/SC1-INDECOPI del 10 de mayo de 2013.

⁴¹ **Decreto Legislativo 1034**
Artículo 46.- Medidas correctivas.-

46.1. Además de la sanción que se imponga por infracción a la presente Ley, la Comisión podrá dictar medidas correctivas conducentes a restablecer el proceso competitivo, las mismas que, entre otras, podrán consistir en:

a) El cese o la realización de actividades, inclusive bajo determinadas condiciones;
(...)



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

69. Del análisis conjunto de los medios probatorios que obran en el expediente y los argumentos de defensa presentados durante el presente procedimiento, se ha demostrado que el señor Culqui, en su calidad de representante del Sindicato Único (Secretario General), realizó una práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendación destinada a incrementar el precio del pasaje adulto en el servicio de transporte público masivo de pasajeros en la ciudad de Iquitos.
70. En tal sentido, esta Secretaría Técnica recomienda a la Comisión lo siguiente:
- i. Declarar fundado el procedimiento administrativo sancionador iniciado de oficio contra el señor Gener Alfonso Culqui Rucoba, en su calidad de representante del Sindicato Único de Choferes Profesionales Transportistas de Loreto (Secretario General), por la realización de una práctica colusoria horizontal en la modalidad de recomendación anticompetitiva destinada a incrementar el precio del pasaje adulto del servicio de transporte público masivo de pasajeros en la provincia de Maynas, que comprende los distritos de Iquitos, San Juan Bautista, Belén y Punchana; conducta tipificada en los artículos 1 y 11.1, literal a), del Decreto Legislativo 1034, y sancionable por la Comisión, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 43.3 de la referida norma.
 - ii. Sancionar al señor Gener Alfonso Culqui Rucoba, en su calidad de representante del Sindicato Único de Choferes Profesionales Transportistas de Loreto, con una multa ascendente a una (1) Unidad Impositiva Tributaria.
 - iii. Ordenar al señor Gener Alfonso Culqui Rucoba como medida correctiva que remita comunicaciones a los miembros asociados, que operan en el mercado del servicio de transporte público masivo de pasajeros, del Sindicato Único de Choferes Profesionales Transportistas de Loreto señalando lo siguiente: *“Se comunica a los miembros asociados del Sindicato Único de Choferes Profesionales Transportistas de Loreto que los precios de los pasajes se rigen por la ley de la oferta y la demanda, estando prohibidas las recomendaciones o acuerdos que intenten influenciar en las decisiones de los choferes para fijar los precios”*.

Jesús Eloy Espinoza Lozada
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la
Libre Competencia

Raquel Pérez Lara
Ejecutivo 1
Comisión de Defensa de la
Libre Competencia



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

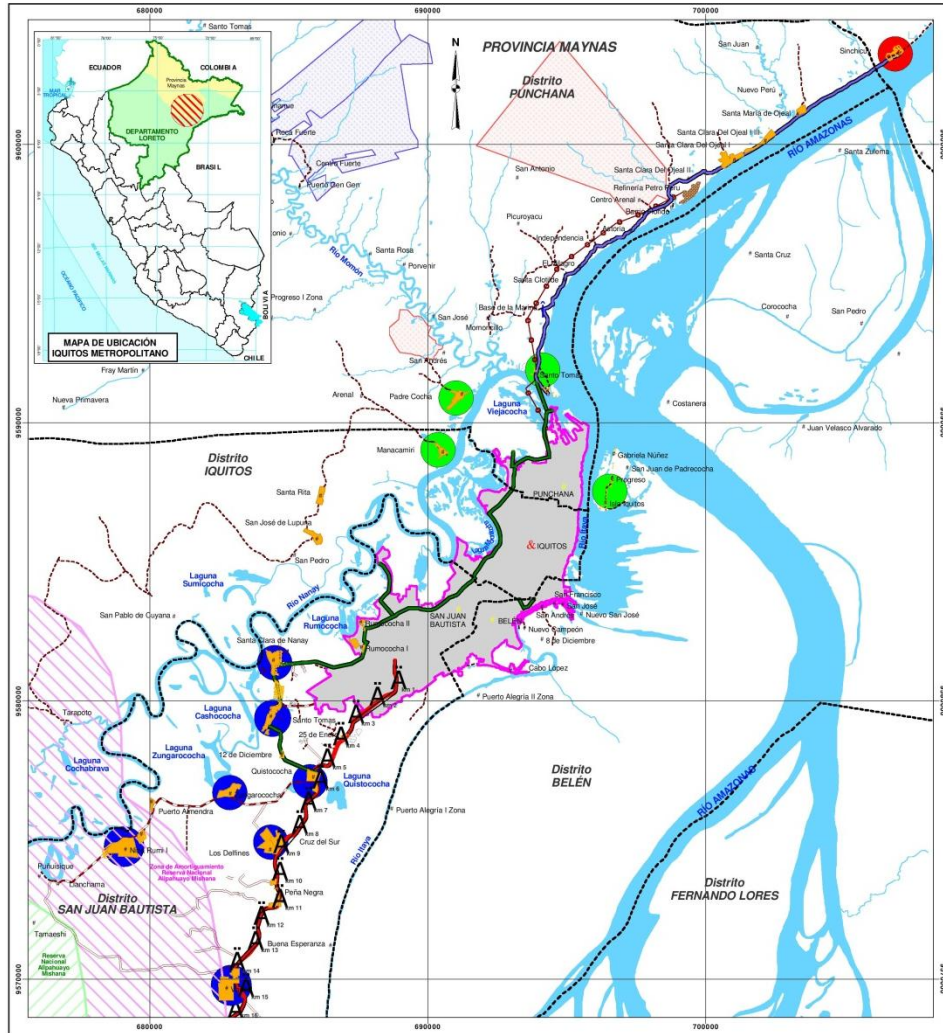
INDECOPI

Silvia Cruz Dorrego
Ejecutivo 2
Comisión de Defensa de la
Libre Competencia

Oscar Carrillo Verástegui
Especialista 2
Comisión de Defensa de la
Libre Competencia



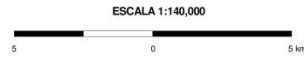
Anexo Configuración Espacial de la Ciudad de Iquitos



LEYENDA	
	Centro Urbano Principal
	Centro Industrial, Comercial de Tratamiento Especial
	Sub Centro Secundario de Desarrollo Norte
	Sub Centro Secundario de Desarrollo Sur
	Eje de Desarrollo Norte (Carretera Bellavista - Sinciscuy)
	Eje de Desarrollo Sur (Carretera Iquitos-Nauta)
	Eje de Desarrollo Sur (Carretera Iquitos-Nauta)
	Eje de Desarrollo Sur (Río Amazonas, Nanyay e Itaya)
	Via Circunvalatoria Periférica

LEYENDA	
	Límite Distrital
	Centro Poblado Rural
	Refinería - Petropuru
	Reserva Nacional Alpuhuayo Mishana
	Zona de Amortiguamiento Reserva Nacional Alpuhuayo Mishana
	Comunidad Nativa
	Comunidad Campesina
	Ríos y Quebradas
	Cuerpos de Agua
	Carretera Asfaltada
	Vía Pavimentada
	Carretera Afirmada
	Trocha Carrozable
	Trocha Peatonal
	Policuícto

SIMBOLOGÍA	
	Capital de Departamento
	Capital de Distrito
	Centro Poblado
	Base de la Marina



PLAN DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE IQUITOS			
CONFIGURACIÓN ESPACIAL METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE IQUITOS			
Libro N° FDU/P 01	Elaborado por: TECNICOS LOCAL	Escala: 1:140,000	
Fuente: COPEL, ON, INEI, Municipalidades (Maynas, Pucallpa, San Juan y Brul), A.S.U. (Regiones de Bellavista, Guadalupe y Llanos)	Proyección: UTM MERCATOR CENTRAL	Epoca: WGS 84	Zona: 18 Sur
Fecha: FEBRERO 2011		Tipo: PLANAS	

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano Sostenible de la Ciudad de Iquitos
 Elaboración: Municipalidad Provincial de Maynas