



1



Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos

COMISION NACIONAL

DE

DEFENSA DE LA COMPETENCIA

BUENOS AIRES, 17 NOV 1981

I. La carta de fs. 1 se recibió en la Casilla de Correo 1000 de la Dirección Nacional de Lealtad Comercial, enviada por un cliente de la firma FLETES SALTA S.A. para plantear una cuestión referida al modo de estipular sus precios por dicha empresa. El organismo decidió pedir explicaciones, que se presentaron por las constancias de fs. 7 y 9; pero como la representante de la empresa adujo que el precio del servicio se establece "por lo que dicta la Cámara del Flete" (fs. 9), en definitiva se dispuso dar intervención a esta COMISION NACIONAL (fs. 11).

A la vista de dichos antecedentes se realizaron varias diligencias preliminares que terminaron con la resolución obrante a fs. 118/119. En primer lugar se recibió declaración testimonial a la apoderada de la empresa de fletes, que declaró a fs. 18/19 y pormenorizó la actividad de la CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE en la fijación de precios para las distintas categorías de los servicios prestados por las empresas del ramo; posteriormente se recibió declaración informativa a la máxima autoridad de dicha entidad (fs. 47/48), quien acompañó los instrumentos que corren a fs. 24/46 y explicó modalidades operativas y de organización de los prestatarios del servicio de carga y de la entidad que preside, subrayando que si bien antes del 3 de noviembre de 1978 divulgaba entre sus asociados los estudios de costo preparados por la CONFEDERACION ARGENTINA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGA, a partir de esa fecha dejó de hacerlo al prohibirse expresamente por la autoridad. En síntesis niega fijar o haber fijado precios para retribuir el servicio que prestan sus asociados y suministra detalles acerca del modo como ellos se acuerdan en la práctica.

Entonces se encaró una investigación directa sobre las agencias del sector, cumplida mediante los testimonios que obran a fs. 66/77, 84/91 y 109 y las inspecciones que documentan las actas de fs. 92/102. Des pues se dispuso iniciar de oficio el sumario del caso, porque la eventualidad de que esta Cámara fijara el precio de los servicios del sector podría contrariar el principio consagrado en el artículo 1° de la Ley 22.262 (fs. 118/119).

II. La CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE se presenta a fs. 122/127 a suministrar las explicaciones que autoriza el artículo 20 de la Ley 22.262.



2

Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos
COMISION NACIONAL
DE
DEFENSA DE LA COMPETENCIA

El apartado V alega la inconstitucionalidad de dicha ley en cuanto crea esta COMISION NACIONAL, por cuanto dice que con sus facultades se contraría lo dispuesto en el artículo 95 de la Constitución Nacional. En los apartados siguientes argumenta por la inconsistencia de la hipótesis que se investiga, invocando confusión de los agencieros y fleteros que endilgan a la entidad una conducta de fijación de precios que no existe. Expone acerca de las características peculiares del servicio y de su organización, así como de las actividades realizadas por la Cámara que, insiste, puso punto final a la difusión de costos -no habla de precios- desde la Resolución SECYNEI N° 794 del 3 de noviembre de 1978.

En fin niega toda actividad orientada a la formación de precios uniformes que sostiene resultan del juego de la oferta y la demanda, esto es del acuerdo logrado entre el fletero transportador y el propietario de la carga transportada.

III. Mediante la providencia de fs. 129/130 se emprendió la investigación del caso, empezando por la encuesta ordenada en el punto III que se visualiza en las actas de fs. 132/160 y en el cuadro de fs. 165/166, y por la información allegada por la nota de fs. 163 que dió lugar al anexo 2.

Para complemento de estas diligencias se dispuso agregar los testimonios de los agencieros citados en la providencia de fs. 168, que son los que obran a fs. 178/191.

IV. El escrito de fs. 196/199 contesta el traslado que manda el artículo 23 de la Ley 22.262, insistiendo en el planteo anterior. Reitera la confusión en que caen quienes al ser oídos en el sumario hablaron de fijación de precios por parte de la entidad; alega que el transporte de carga es un servicio público (fs. 195) regido por la Ley 12.346, que tiene por autoridad de aplicación al Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación y que excluye la intervención de esta COMISION NACIONAL.

En el capítulo III de dicho escrito alude a una propuesta de compromiso en los términos del artículo 24 de la Ley 22.262, que apunta a garantizar que en el futuro la entidad seguirá cumpliendo lo dispuesto por la Resolución N° 794 de la ex-Secretaría de Estado de Comercio. Y en el capítulo IV reitera su alegación de inconstitucionalidad que acompaña de la reserva de articular el recurso previsto en el artículo 14 de la Ley 48, pues las disposiciones que regulan a esta COMISION NACIONAL las dice violatorias de los artículos 95, 31, 18 y 14 de la Constitución Nacional.

ky
J
m
es



203

Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos
COMISION NACIONAL
DE
DEFENSA DE LA COMPETENCIA

V. Antes de entrar al análisis del tema que específicamente fue objeto de esta investigación -que es el que en propiedad concierne a este dictamen- se deben atender las alegaciones de la presunta responsable, que sean presupuestos lógicos de la cuestión principal porque de una manera u otra tiendan a invalidar el juicio que sobre ellas se haga.

En primer lugar se cuestionan las disposiciones de la Ley 22.262 que se dice regulan las facultades de esta COMISION NACIONAL, por considerarlas contrarias al principio recibido en el artículo 95 de la Constitución; y, siempre para poner en duda la armonía de la ley citada con la ley fundamental, en la última presentación hasta se citan sus artículos 31, 18 y 14 aunque sin precisar el punto en que estarían afectados (ver fs. 196/199 capítulo IV).

El planteo que invoca el artículo 95 citado se funda en que dentro de la economía de la Ley 22.262 está admitida la posibilidad de aplicar sanciones por infracción a su texto, lo cual no se compadece con la prohibición que para el Poder Ejecutivo consagra dicho principio. Está claro que el argumento no se respalda en la pacífica interpretación del dispositivo, del mismo modo que tampoco se arregla a la naturaleza de los asuntos que la Ley 22.262 somete a la primaria decisión de V.E.

En cuanto a lo primero cabe hacer notar que a estar a la letra precisa del artículo 27 de la Ley recién mencionada, las sanciones impuestas en esta sede por eventual infracción al artículo 1º están sujetas a control judicial suficiente ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Penal Económico. Tal el requisito que exige la doctrina de la Corte Suprema de Justicia, desde que abordó claramente el asunto en el precedente que se registra en "Fallos" 247:652 (ver especialmente los considerandos V y IX).

Y en cuanto a la naturaleza de los asuntos que refiere la Ley 22.262, es igualmente claro que las sanciones previstas en su artículo 26 proceden ante la comprobada violación del principio consagrado en el artículo 1º; y que este último dispositivo, en cuanto fija un ámbito de aplicación y establece una prohibición, constituye campo estrictamente contravencional propio del derecho penal administrativo. Ya que el correctivo a que da lugar la contravención o falta no constituye en rigor una pena en el sentido del artículo 95 de la Constitución, la aplicación de las sanciones del artículo 26 no contraría en forma alguna dicha prohibición constitucional; en el texto de la Ley 22.262 lo que tiene naturaleza penal está

ky
J
ed



204

4

Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos
COMISION NACIONAL
DE
DEFENSA DE LA COMPETENCIA

reservado al trámite, los delitos y las penas que prevén las dos secciones del capítulo 3°.

VI. La presunta responsable parece querer discutir también la posibilidad de conocer de esta COMISION NACIONAL, alegando que no es la autoridad de aplicación de la Ley 12.346. Un planteo de dificultosa comprensión, ya que es igualmente difícil confundir la precisa normativa de esta ley con la no menos precisa de su igual 22.262; y es evidente que el sumario formado desde la resolución de fs. 118/119 fue instaurado por la eventual infracción al artículo 1° de la citada en último término a través de los hechos que en ella se precisan.

Y siendo ello así no se advierte cómo ha podido mezclarse una ley con otra. El organismo de aplicación creado por el artículo 6° de la Ley 22.262 tiene que cumplir las funciones que le asigna su articulado, y que encuentra su límite cierto en el ámbito que abarca el dispositivo y que está señalado en el artículo 1°. Por cierto que no tiene vinculación ninguna con el ámbito que regula la Ley 12.346 ni con la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes que ésta crea en su artículo 1°.

Como corolario de dicha verdad incontestable sigue otra, pues no hay duda que el normal funcionamiento de los mecanismos de formación de los precios en un mercado cualquiera es materia propia de la Ley 22.262, del mismo modo que el permiso que regula el artículo 2° de la igual 12.346 para la explotación de los servicios públicos de transporte automotor tiene que ver con la posibilidad de prestar el servicio y no con el servicio en sí.

El servicio de carga al instante que prestan las entidades y personas adheridas a la presunta responsable se enraiza dentro de la actividad económica y se circunscribe a un mercado determinado. Y el precio que en definitiva percibe el prestatario por el trabajo encomendado por el usuario resulta -o debe resultar- de las condiciones del mismo mercado, pues la actividad que aquí se analiza no está sujeta a un régimen de tarifas que tenga alguna forma de contralor por la Ley 12.346. Frente a ese panorama ninguna incidencia puede otorgarse a la nota de fs. 121, que para más opina acerca de la Resolución SECYNEI N° 794/78 que no es título de actuación de este trámite y ha sido traída a juego por la propia interesada.

Concluyendo, si se trata de resolver sobre la eventual infracción al artículo 1° de la Ley 22.262 por parte de una entidad como la

ly
ad



Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos
COMISION NACIONAL

DE
DEFENSA DE LA COMPETENCIA

aquí implicada, no existe forma alguna de cuestionar los mecanismos que la misma ley prevé para su correcta aplicación.

VII. En opinión de esta COMISION NACIONAL la propuesta de compromiso incluida en el capítulo III del escrito de fs. 196/199 no puede considerarse al amparo del artículo 24 de la Ley 22.262. Los puntos objeto de sumario por supuesta infracción al artículo 1° de la ley que se imputan a la presunta responsable no guardan adecuada relación de concordancia con los puntos que esta última enfatiza en sus respuestas; y ese defecto de concordancia quita mínima base de certeza a cualquier compromiso.

La presunta responsable quiere comprometerse a observar lo prescripto por la Resolución N° 794/78 del ex-Secretario de Estado de Comercio; y quiere hacerlo sosteniendo que desde la publicación de dicho acto ya cesó en su actividad de divulgación de costos que llevaba a cabo antes de ella.

Pero dicha Resolución no se refiere a estudio o análisis de costo alguno, sino que por el contrario veda comunicaciones, listas o instrumentos que se dirijan a la formación uniforme de precios.

Es decir, que por un lado no es factible reconocer la formulación de un compromiso que consiste en asegurar ahora el acatamiento de una disposición que se debe por eso mismo y desde el 3 de noviembre de 1978. Y por el otro tampoco es factible detenerse en tal propuesta, por que justamente este sumario aparece enderezado en definitiva a investigar una actividad que en forma oculta procuró incumplir dicha resolución.

Esta COMISION NACIONAL debe decidir si la entidad aquí implicada violó o no el artículo 1° de la Ley 22.262 mediante la realización de actos dirigidos a la formación de precios uniformes en el sector, desvirtuando los mecanismos naturales de formación de precios que son sustituidos así por la mera decisión del grupo que consigue eliminar la puja como ingrediente que hace a la esencia de la verdadera competencia. Y si se entendiera que en definitiva la CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE procedió de este modo, se estaría concluyendo que además de haberse violado el principio de la ley que aquí se aplica se infringió también lo dispuesto por la Resolución N° 794, con lo cual queda patente la fragilidad de cualquier base de compromiso futuro.

El compromiso que admite el artículo 24 de la Ley no puede



206
6

Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos

COMISION NACIONAL
DE
DEFENSA DE LA COMPETENCIA

consistir en el mero acatamiento de la clara letra de la ley; más bien tiene que significar una actitud positiva que se traduzca en el visible beneficio del mercado que se trate, pues lo que el mecanismo procura es auspiciar las conexiones que transiten hacia la competencia perfecta y en modo alguno quiere establecer un resorte que sólo lleva a la impunidad.

VIII. La investigación de autos ha puesto de relieve aspectos importantes que hacen a la estructura del mercado implicado. De un lado el usuario del servicio, sujeto carente de calificación o signo que lo distinga, que es sólo aquel individuo precisado por cualquier razón de encomendar un traslado menor que registrará esa necesidad con mayor o menor asiduidad según que realice alguna tarea o actividad que en particular precise de transporte. Del otro lado está el transportista que toma a su cargo dicho servicio, que por lo común tampoco precisa organización concreta o preparación especial y le basta con poseer un vehículo apto para la carga junto a una mínima estructura de venta.

Si el mercado en cuestión se organizara en torno de estas dos únicas figuras la modalidad de prestación del servicio no podría ser más simple. Pero junto al transportista aparece el agenciero, que sin duda tiene importancia crucial en la organización del esquema de ventas más allá de que ocasionalmente se quiera reducir su influencia a la mera prestación de servicios complementarios; el agenciero es justamente el dueño de la estructura de ventas que usa el transportista, estructura que puede ser mayor o menor según las propias posibilidades económicas del agenciero que se trate. Bajo la marca o el signo de una agencia y merced a su local o a su teléfono se nuclea un número siempre variable de transportistas.

No hay duda que el agenciero tiene una estructura empresaria más armada, que tiene mejor asegurada su permanencia y que está más dotado de información, merced a todo lo cual consigue innegable posición de dominio frente a los transportistas que concurren allí a obtener trabajos de flete. Y ese dominio es todavía mayor ante la otra fuerza del mercado, ya que al presentar la demandada esa característica de universalidad señalada el peso de cada usuario es nulo.

Y ese esquema sucintamente expuesto se completa todavía con la entidad que comparece en autos como presunta responsable, que está organizada como organización profesional de empresarios transportistas y que por dicho motivo se coloca en un nivel superior con evidente postura de liderazgo. Al repasar las constancias de autos se infiere que dicha entidad

Handwritten notes:
Muy
D
64



207

7

Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos
COMISION NACIONAL

DE
DEFENSA DE LA COMPETENCIA

se encuentra en buena medida gobernada por empresarios agencieros del sistema de cargas al instante, lo cual parece lógica consecuencia de la propia gravitación que éstos tienen dentro del sector.

IX. Con todas esas aclaraciones previas es posible encarar ya el análisis del caso que en definitiva se somete a la decisión de V.E., cuyo objeto consiste en opinar acerca de la demostración de la hipótesis que dio lugar al asunto y, en su caso, si ella infracciona o no el artículo 1° de la Ley 22.262. En síntesis es preciso decir si las constancias de la causa demuestran o no que la presunta responsable desplegó actividad orientada a sugerir o fijar precios uniformes en el sector que ella nuclea.

En ese sentido el cuadro de piezas de convicción que se ha reunido en el legajo y que está conformado por elementos probatorios tanto directos como indirectos de indiscutible peso y valor, conduce a sostener, como plena y fehacientemente acreditado, que la CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE aquí involucrada influyó notoriamente en el mercado del flete al instante de esta ciudad y del Gran Buenos Aires, procurando de los distintos prestatarios por varios medios, que operen en sus servicios a través de los precios uniformes que ella fija y que no resulten de la puja entre oferentes para satisfacer la demanda.

Es posible alcanzar dicha conclusión con completo respaldo en las pautas de los artículos 207, 208, 211, 218, 305, 306, 307, 357, 358 y de más concordantes del Código de Procedimientos en materia penal. Después de estudiar la prueba rendida en autos a la luz de estas pautas normativas, se concluye en que la entidad implicada desplegó actividad orientada a la formación de precio uniforme para el sector que, más allá de que haya logrado completamente su propósito, tuvo entidad bastante para limitar el funcionamiento del mercado en cuanto tal. A la múltiple prueba que obra en el legajo en ese sentido se une la propia condición de entidad aglutinante de empresarios del sector, posición que rodea al caso de la gravedad que tiene y que denota la desprotección del usuario comprador, que debe contratar el servicio que busca entre quienes cuentan con pautas concretas y generales de estimación de los precios.

De entre las pruebas citadas en primer lugar está la consistente versión de Marta Beatriz SANGUINETTI (fs. 7, 9 y 18), que comparece como apoderada judicial de una de las importantes empresas del ramo y que enfáticamente sostiene que la presunta responsable elabora listas de precio que transmite por teléfono a los empresarios y que en definitiva eliminan

My
B
Ed



203
8

Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos
COMISION NACIONAL
DE
DEFENSA DE LA COMPETENCIA

la competencia por la retribución para mantenerla sólo en cuanto a calidad y eficiencia del servicio.

Al examen crítico ese testimonio demuestra indiscutible peso convictivo. Y a él se unen los dichos corroborantes de José MULLER (fs. 66/67), Enrique Raúl VILLALBA (fs. 84/85), Raúl MARTINEZ LOPEZ (fs. 87), Oscar Ricardo OTTONE (fs.88) e Ireneo Ismael PALACIOS (fs. 134 y 178), todos los cuales están contestes en atribuir a la CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE actividad rectora en materia de fijación de precios dentro del sector.

Y eso solo ya habilita al juicio asertivo porque todos los testimonios mencionados resultan insospechados, aprueban holgadamente la crítica y por su número cumplen la exigencia de certeza del artículo 306 del código de rito. Contra ellos se alza alguna alusión de la presunta responsable que pretende atribuirles confusión y negarles información adecuada, pero nada más leer la observación que se les hace para advertir su intrínseca inconsistencia.

A esa prueba directa se suma un importante panorama indiciario que por ser grave, preciso y sobremanera concordante respalda la conclusión que se viene anticipando y descarta cualquier duda que quiera invalidarla. En primer lugar hay que destacar los impresos que obran a fs. 186, 187 y 188 que fueron traídos por Juan Carlos VENTRONE; se trata de tres tarjetas idénticas concebidas sin duda por la misma inteligencia y que obedecen obviamente a un mecanismo uniforme, la primera de las cuales reconoce la paternidad de la presunta responsable -evidentemente porque por entonces no se publicaba todavía la Resolución N° 794 sobre la que tanto ha puesto la Cámara el acento en autos- mientras que en cambio las dos restantes silencian cualquier identidad y se refugian en el anonimato; pero basta compararlas para advertir que todas procuran uniformidad como si se tratara de un servicio tarifado.

El cuadro indiciario se amplía más todavía con la lectura de las actas de constatación de fs. 93, 94, 97, 101, 132, 133, 134, 136, 139, 141, 142, 150 y 154/155, casos todos en los que expresamente se afirma por parte de empresario entrevistado que el precio del servicio es fijado por la Cámara. Y a ello se une todavía un detalle demás significativo que salta a la vista de las actas de fs. 92/102 y 132/160 y de los cuadros de fs. 104, 105 y 165/166 donde se ve que por un lado los precios cobrados por las agencias son virtualmente idénticos y que por el otro los dos últimos aumentos se decidieron en la misma fecha (en octubre de 1980 y en marzo de 1981) y por las mismas cantidades.

Si las piezas mencionadas son categóricas para la conclusión,



209
3

Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos
COMISION NACIONAL
DE
DEFENSA DE LA COMPETENCIA

los otros elementos de juicio no conducen a lo contrario; bien mirados estos últimos más bien refuerzan la prueba de cargo que la contradicen. Por un lado se encuentran constancias que aluden a precios fijados por comparación a partir de los precios vigentes en otras agencias mayores (fs. 76, 77, 100, 143, 181 y 184) y por el otro se ven explicaciones que coinciden con las presentadas aquí por la presunta responsable pero que coinciden también con personas de gravitación en la misma entidad implicada (fs. 68, 70, 71, 72, 109, 179 y 183).

X. De manera que han de considerarse satisfactoriamente acreditados los hechos que dieron lugar a la presente investigación, como así también la responsabilidad que en su medida le cabe a la CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE que, por encima de su negativa, siempre aparece sindicada como la persona infractora.

Y ninguna duda cabe que la conducta de dicha persona jurídica, tal como se ha tenido por verificada, constituye infracción al artículo 1º de la Ley 22.262. Dicha disposición prohíbe todo acto o conducta que limite, restrinja o distorsione la competencia de un mercado donde se intercambien bienes o servicios, con eventual afectación del interés económico general; y eso es lo que se logra por la conducta de una entidad, organizada para agrupar la oferta de un sector determinado, en cuanto procura sustraer la formación de los precios de los mecanismos ordinarios de oferta y demanda. Es obvio que de tal modo se limita notoriamente el grado de competencia del mercado que se trata y es obvio también que el interés económico general resulta afectado, pues se ha roto el equilibrio que hace a la esencia del mercado en detrimento de uno de los sectores -el de la demanda- que allí operan.

XI. Para graduar y adecuar la sanción que corresponde aplicar a la entidad responsable ha de tenerse en cuenta la gravedad y naturaleza de los hechos según pueden apreciarse de las constancias de la causa, la circunstancia de tratarse de una entidad formada para organizar los empresarios de un sector del mercado y la de tratarse de una conducta orientada a la determinación del precio que es quizá la función más importante que debe resultar del funcionamiento pleno del mercado. Esta COMISION NACIONAL considera que la cantidad que resulte de elevar en veinte veces el mínimo legal es suficientemente individualizadora para el caso.

XII. Por las razones que se dejan expuestas esta Comisión Nacional aconseja:

1º. No hacer lugar a la cuestión de constitucionalidad introdu-



2.10
10

Ministerio de Comercio e Intereses Maritimos

COMISION NACIONAL
DE
DEFENSA DE LA COMPETENCIA

cida en el capítulo V del escrito de fs. 122/127 y tener presente la reserva citada en el capítulo IV del escrito de fs. 196/199, de acuerdo con lo que se deja dicho en el apartado V de este dictamen;

2°. No hacer lugar a la cuestión de competencia introducida en el capítulo II del escrito de fs. 196/199, de acuerdo con lo que se deja dicho en el apartado VI de este dictamen;

3°. No hacer lugar al compromiso propuesto a través del capítulo III del escrito de fs. 196/199, conforme con lo que se deja dicho en el apartado VII de este dictamen; y

4°. Imponer a la CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE la sanción de ONCE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA MIL PESOS DE MULTA (\$ 11.830.000.-) por haber distorsionado la competencia en el mercado de transporte de carga al instante mediante la realización de actos orientados a determinar los precios del sector (artículos 1°, 26 y 45 de la Ley 22.262, actualizado por el artículo 3° inciso b) del Decreto N° 917/81).

Dios guarde a V.E.

ROLANDO R. FAZIO
PRESIDENTE

ENRIQUE SCALA
VOCAL

CARMESONI
VOCAL

CARLOS MOYANO WALKER
VOCAL

FERNANDO GOLDARACENA
VOCAL

ES COPIA



41



620

Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos

BUENOS AIRES, 29 DIC 1981

VISTO el Expediente Nº 10.031/81 (ex-SECYNEI), tramitado por la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA e iniciado de oficio por la eventual infracción al artículo 1º de la Ley 22.262 que podría importar la participación de la CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE de la calle Río de Janeiro 536 de esta ciudad, en la fijación de los precios del mercado del transporte de carga al instante, y

CONSIDERANDO:

Que el sumario se inició con la resolución incorporada a fs. 118/-119 como derivación de la denuncia recibida en la DIRECCION NACIONAL DE LEALTAD COMERCIAL (fs.1) y de lo actuado después de las manifestaciones de fs.7, 9 y 18. De resultados de dicha investigación preliminar surgió que los precios vigentes en el mercado de transporte de flete al instante de esta ciudad y del Gran Buenos Aires serían fijados de manera uniforme por la Cámara citada en el visto.

Que en sus sucesivas presentaciones de fs. 18/19, 122/127 y 196/-199, la CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE efectúa distintas alegaciones dirigidas a cuestionar la conducta imputada, y alega la inconstitucionalidad de los mecanismos que crea la Ley 22.262 y la incompetencia de la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA para conocer el caso.

Que por las razones que dicha Comisión Nacional puntualiza en los apartados V, VI y VII de su dictamen final corresponde desestimar sus planteos de inconstitucionalidad y de incompetencia, así como también no hacer lugar a la propuesta de compromiso que introduce la presunta responsable invocando el artículo 24 de la Ley 22.262.

Que los elementos de prueba reunidos en el curso de la investiga--

RICARDO... ANDIN
SECRETARIO DE ESTADO



Ministerio de Comercio e Intereses Maritimos

ción y que se explicita en el capítulo IX del dictamen mencionado demuestran, de manera incontestable, la verdad material del hecho objeto de proceso así como también la responsabilidad que le cabe a la CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE por su actividad orientada a la fijación de precios uniformes entre las agencias prestatarias de servicios dentro del sector.

Que dicha conducta constituye infracción al artículo 1° de la Ley 22.262, en cuanto limita notoriamente el grado de competencia en el mercado al procurar sustraer la formación de los precios de los mecanismos ordinarios de oferta y demanda con afectación del interés económico general.

Que así comprobada la infracción y por resultar suficientemente individualizadora la sanción aconsejada, en mérito a los demás fundamentos expuestos en el dictamen citado, que obra a fs. 201/210 y al que la presente se remite por razones de brevedad, corresponde imponer a la CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE la multa de ONCE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA MIL PESOS (\$ 11.830.000) de conformidad con lo dispuesto en los artículos 1°, 26 y 45 de la Ley 22.262.

Por ello,

EL MINISTRO DE COMERCIO E INTERESES MARITIMOS
RESUELVE:

ARTICULO 1°.- No hacer lugar a la cuestión de constitucionalidad introducida en el capítulo V del escrito de fs. 122/127 y tener presente la reserva citada en el capítulo IV del escrito de fs. 196/199.

ARTICULO 2°.- No hacer lugar a la cuestión de competencia introducida en el capítulo II del escrito de fs. 196/199 ni al compromiso propuesto en el capítulo III del mismo.

ARTICULO 3°.- Imponer a la CAMARA DEL FLETE AL INSTANTE la sanción de ONCE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA MIL PESOS (\$ 11.830.000.-) de MULTA por haber distorsionado la competencia en el mercado de transporte de carga al instan

RICARDO LANDIN
JEFE DEL SERVICIO LEGAL



Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos

te mediante la realización de actos orientados a determinar los precios del sector (artículos 1º, 26 y 45 de la Ley 22.262, actualizado por el artículo 3º inciso b) del Decreto Nº 917 del 7 de agosto de 1981).

ARTICULO 4º.- Vuelva a la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA a los efectos de la prosecución del trámite.

ARTICULO 5º.- Comuníquese y archívese.

RESOLUCION Nº 620

Dr. CARLOS GARCIA MARTIN
MINISTRO DE COMERCIO E INTERESES MARITIMOS