



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Expte. N.º S01: 0164011/2009 (C. 1285)

DICTAMEN CNDC N.º 104

BUENOS AIRES, 30 de noviembre de 2017

SEÑOR SECRETARIO

Elevamos a su consideración el presente dictamen referido al Expediente N.º S01:016411/2009, caratulado: "ALMIRANTE BROWN, VIA TAC Y FLECHA BUS S/ INFRACCIÓN LEY 25.156 (C. 1285)", y sus acumulados: Expediente N.º S01:0293614/2010 (C. 1352), caratulado: "FLECHA BUS S/ INFRACCIÓN A LA LEY 25.156 (C. 1352)"; y Expediente. N.º S01: 0148613/2012 (C. 1435), caratulado: "GRUPO FLECHA BUS DE DERUDDER HERMANOS S.R.L S/ INFRACCIÓN LEY 25.156 (C. 1435)"; todos del Registro del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y actual MINISTERIO DE PRODUCCIÓN.

I. LAS DENUNCIAS

1. El día 30 de abril de 2009, el Sr. Juan Carlos Castillo (en adelante "EL DENUNCIANTE"), quien dijo ser trabajador dependiente de la empresa LA VELOZ DEL NORTE S.A.¹ (en adelante "LA VELOZ"), presentó una denuncia contra las empresas ALMIRANTE GUILLERMO BROWN S.R.L. (en adelante "ALMIRANTE BROWN"), GONZALEZ TARABELLI S.R.L. (en adelante "VIA TAC") y DERUDDER HNOS S.R.L. (en adelante "DERUDDER"), todas ellas en adelante "LAS DENUNCIADAS".
2. La denuncia presentada dio origen al Expte. N.º S01: 0164011/2009 (C. 1285), en cuyo marco EL DENUNCIANTE detalló una serie de prácticas que podían

¹ Anteriormente fue empleado de la fallida empresa ATAHUALPA S.R.L. (en adelante "ATAHUALPA"), según manifestó a fs.4.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

entenderse como un abuso de posición dominante en el mercado de transporte interurbano de pasajeros, hechos que podían subsumirse en los arts. 1° y 2°, incs. f) y m), de la Ley N.° 25156. En este sentido, acorde con una estrategia predatoria, uno de los hechos denunciados fue la venta de pasajes en la ciudad de Salta a precios inferiores a su costo, con una finalidad exclusiva.

3. Dando mayores precisiones, EL DENUNCIANTE sostuvo que un boleto desde la Ciudad de San Ramón de la Nueva Orán, provincia de Salta, con destino a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que se consideraba que tenía una ganancia razonable recién a partir de los \$300, era vendido por LAS DENUNCIADAS, en ventanilla de sus boleterías, a menos de \$200.
4. Meses más tarde, el día 8 de septiembre de 2009 (fs. 71), EL DENUNCIANTE puso de manifiesto que DERUDDER había también llevado a cabo maniobras para quedarse con las trazas de corta y mediana distancia de la provincia de Salta. Concretamente, sostuvo que DERUDDER presentaba firmas de trabajadores de empresas más pequeñas para que, en combinación con acciones de lobby, se le adjudicaran las siguientes rutas: Pocitos-Orán / Tartagal-Mosconi / Tartagal-Misión de la Paz / Tartagal-Ingeniero Juárez; que eran explotadas por las empresas de transporte provinciales: SAN ANTONIO, TAEB, ARKUPIÑA y FÉNIX².
5. Con posterioridad, el día 6 de julio de 2010 (fs. 113 a 118), EL DENUNCIANTE sostuvo que, como parte de su estrategia de monopolización del mercado, DERUDDER también había intentado destituir al presidente de LA VELOZ, el Sr. Marcos Levín.
6. Al respecto explicó que, el día 14 de mayo de 2010, un grupo de socios vinculados a DERUDDER intentó destituir al presidente de LA VELOZ en una asamblea de

² Empresas que, según EL DENUNCIANTE, eran adjudicatarias de las trazas que anteriormente habían sido explotadas por ATAHUALPA.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

accionistas, sin que se hubiera previsto dicha cuestión en el orden del día y sin el quórum necesario para adoptar esa decisión³. De hecho, hizo hincapié en que la justicia de la provincia de Salta resolvió la cuestión a favor del Sr. Marcos Levín, al declarar irregular e ineficaz el acto asambleario.

7. Con fecha 19 de diciembre de 2014 (fs.236/237), LA VELOZ informó que el Sr. Marcos Levín renunció formalmente al Directorio el día 18 de septiembre de 2012, dándose a partir de entonces una nueva conformación al órgano de administración.
8. Según consta a fs. 255, junto con el acto de aceptación de la renuncia, se decidió designar al Sr. Luis Alberto Derudder como presidente del Directorio y al Dr. Román Alberto Uez como director titular y vicepresidente de LA VELOZ, composición que se vio modificada con posterioridad, de acuerdo con lo informado por la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (en adelante "CNRT") a fs. 226 (folio 21) y por LA VELOZ a fs. 256.
9. En lo que respecta a la composición accionaria, LA VELOZ informó, a fs. 311 (folio 408), que el Sr. Marcos Levín había dejado de ser accionista de la firma en el año 2012. LA VELOZ no especificó cómo evolucionó su composición accionaria y solo se limitó a informar cómo estaba integrado su capital social al 10 de julio de 2015, momento en el cual indicó que el Sr. Luis Alberto Derudder tenía el 49% de participación en la sociedad.
10. El día 17 de agosto de 2010, se presentó una segunda denuncia contra DERUDDER, esta vez por haber absorbido a la empresa NUEVA CHEVALLIER S.A. (en adelante "NUEVA CHEVALLIER"), afectando el mercado de transporte de media y larga distancia en la provincia de Salta (fs. 310 -folios 1 a 8-). Dicha denuncia tramitó bajo el Expte. N.º S01:0293614/2010 (C. 1352), caratulado: "FLECHA BUS

³ El acta obra de fs. 242 a 253.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

S/ INFRACCIÓN A LA LEY 25.156 (C. 1352)", oportunamente acumulado a las presentes actuaciones.

11. Con motivo de la adquisición, EL DENUNCIANTE⁴ dijo que DERUDDER y NUEVA CHEVALLIER tenían una clara ventaja financiera y capacidad de lobby que les permitía, licitación mediante, adueñarse de las empresas de menor envergadura económica que explotaban las trazas del interior de la provincia de Salta.
12. En ese derrotero, sostuvo que ambas empresas realizaban ventas de pasajes desde las ciudades de Salvador Mazza a San Ramón de la Nueva Orán, cuando ello les estaba prohibido por tener solo licencia para explotar las rutas nacionales. Dichas ventas, agregó, se realizaron con descuentos predatorios, infringiendo la Ley N.º 25156.
13. Según EL DENUNCIANTE, además, se habían realizado ventas de manera ilegal, en un lugar ubicado, según sus dichos, "(...) *detrás del edificio de la terminal de la Quiaca, prestando servicios que unen La Quiaca con Salta (...)*".
14. En el marco de dicho expediente, EL DENUNCIANTE volvió a referirse a la intención de DERUDDER de captar las rutas provinciales explotadas por las empresas provinciales de transporte: SAN ANTONIO, TAEB, ARCUPIÑA y FÉNIX. Así también, hizo hincapié en el intento de desplazar al Sr. Marcos Levín de la presidencia de LA VELOZ.
15. El día 25 de abril de 2012, el presidente de VERAYE ÓMNIBUS S.A. (en adelante "VOSA"), presentó una tercera denuncia contra DERUDDER por comercializar pasajes en el corredor NOA a precios inferiores al límite de la banda tarifaria determinada por la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN (en adelante "STN") y la CNRT.

⁴ Que en este caso también fue el Sr. Juan Carlos Castillo.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

16. Esta denuncia tramitó bajo el Expte. N.º S01: 0148613/2012 (C. 1435), caratulado: "GRUPO FLECHA BUS DE DERUDDER HERMANOS S.R.L S/ INFRACCIÓN LEY 25.156 (C. 1435)", el que también fue acumulado a las presentes actuaciones.
17. En este marco, VOSA destacó que la conducta denunciada tenía por objeto afectar su viabilidad económica, de manera tal de excluirla del mercado, para luego recuperar lo perdido a través del incremento de las tarifas, todo ello en perjuicio del interés económico general. En ese sentido, añadió que, en aquellos corredores en los que no tenía competencia, DERUDDER aplicaba las tarifas máximas permitidas por la banda tarifaria, o incluso superiores.
18. Finalmente, VOSA aportó un acta notarial y una serie de boletos a manera de prueba documental, documentos con los cuales intentó demostrar la estrategia predatoria denunciada. Dicha información será analizada con mayor detalle en apartados posteriores.

II. LAS EXPLICACIONES

19. El día 23 de junio de 2009 (fs. 14 a 33), en el marco del Expte. N.º S01: 0164011/2009 (C. 1285), ALMIRANTE BROWN brindó sus explicaciones de conformidad con lo previsto en el art. 29 de la Ley N.º 25156.
20. En dicha oportunidad, negó los dichos del DENUNCIANTE, haciendo hincapié en que una conducta como la denunciada es inconcebible por la mera circunstancia de que su instrumentación llevaría a la ruina comercial tanto a su firma como a cualquier otra empresa que la implementase.
21. En ese sentido, dijo que los valores de referencia para los pasajes desde San Ramón de la Nueva Orán, provincia de Salta, a Retiro, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, habían sido fijados en junio del 2009 por la CNRT en \$232.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

22. Con fecha 26 de junio de 2009 (fs. 39 a 49), en el marco del Expte. N.º S01: 0164011/2009 (C. 1285), VIA TAC proporcionó sus explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el art. 29 de la Ley N.º 25156.
23. En esa ocasión, remarcó que el servicio que prestaba en aquel entonces no abarcaba la traza San Ramón de la Nueva Orán, provincia de Salta - Retiro, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
24. En su defensa, dijo que el Decreto N.º 2407/02, en el Anexo II, art. 7, inc. b) prevé deducciones y, en ese sentido, enfatizó que el servicio semicama puede ser alcanzado por un descuento de hasta el 51% de la tarifa máxima autorizada⁵.
25. Finalmente, desestimó la denuncia por vincular a tres empresas o grupos económicos diferentes.
26. El día 2 de julio de 2009 (fs. 51 a 56), en el marco del Expte. N.º S01: 0164011/2009 (C. 1285), DERUDDER presentó sus explicaciones de conformidad con el art. 29 de la Ley N.º 25156.
27. Negó todos y cada uno de los dichos y los hechos que fueran expuestos por EL DENUNCIANTE, afirmando que, en el año 2009, desde la Ciudad de San Ramón de la Nueva Orán, provincia de Salta, a Retiro, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la tarifa era de \$232, y que ese precio era acorde con lo que figuraba en la página web de la CNRT.

⁵ A través de la Resolución SC N.º 726/08 se requirió una propuesta metodológica que permita racionalizar la aplicación de lo establecido por el art. 7, inc. b), del Anexo II del Decreto N.º 2407/02, es así que la Resolución N.º 257/09 consideró pertinente, a los fines de evitar tarifas predatorias, que el descuento a aplicar para obtener la tarifa mínima de cada categoría de servicio no resulte superior al 15% (hoy el porcentaje está fijado en 5%), y que la tarifa máxima de la banda no exceda el valor de la tarifa media relevada con los adicionales por categoría en un 10%, racionalizándose de esta manera los alcances del Inciso b) y el Punto V del Inciso a) del Artículo 7º del Anexo II del Decreto N.º 2407/02.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

28. Con fecha 1 de agosto de 2011, a fs. 310 (folio 53 a 64), DERUDDER brindó las explicaciones requeridas en el marco del Expte. N.º S01:0293614/2010 (C. 1352), de conformidad con lo previsto en el art. 29 de la Ley N.º 25156.
29. En tal oportunidad, reconoció tener un 50% de participación en NUEVA CHEVALLIER, pero negó ser titular del 50% del paquete accionario de LA VELOZ. Al respecto, aclaró que era el Sr. Luis Derudder el accionista que ostentaba esa participación en dicha empresa, teniendo como único punto de conexión con DERUDDER el hecho de ser el hermano de los Sres. Guillermo y Raúl Derudder (ambos, propietarios de DERUDDER).
30. Por otra parte, remarcó que EL DENUNCIANTE era utilizado por el Sr. Marcos Levín para efectuar denuncias contra DERUDDER en distintos organismos nacionales, con el fin de perjudicarla y monopolizar el mercado de transporte de pasajeros en la provincia de Salta.
31. Negó que se hubiesen falsificado firmas para obtener fraudulentamente la concesión de alguna ruta y como prueba de ello acompañó copia de la sentencia que declaró la falta de mérito en la causa N.º 14257/07, caratulada: "NN s/falsedad ideológica".
32. Finalmente, destacó la óptima relación laboral que mantenía con los trabajadores de ATAHUALPA, a quienes incorporó en el año 2004.
33. Con fecha 26 de julio de 2012, fs. 311 (folios 114 a 118), DERUDDER brindó las explicaciones requeridas en el marco del Expte. N.º S01: 0148613/2012 (C. 1435), de conformidad con lo previsto por el art. 29 de la Ley N.º 25156.
34. En dicha ocasión, dijo que la denuncia de VOSA era genérica, vaga e imprecisa, y que formaba parte de una campaña de desprestigio en su contra.
35. En ese sentido, agregó que la documentación presentada por VOSA era inexacta, dando las siguientes justificaciones: a) los boletos obrantes a fs. 311 (folios 67, 70 y



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

- 71) contienen un error en la confección del tarifario; b) los boletos agregados a fs. 311 (folios 64 y 65) fueron cobrados dentro de la banda tarifaria, la cual dijo que estaba fijada entre \$421,40 (banda mínima) y \$487,90 (banda máxima); c) los boletos obrantes a fs. 311 (folios 74, 77, 80 y 83) se confeccionaron de manera tal que las diferencias (mínimas) eran atribuibles a un error de concepto por cambio tarifario según estacionalidad y que ello estaba previsto en el cuadro tarifario de la CNRT, que contemplaba un incremento de hasta el 10% en temporada alta, esto es, para diciembre, enero, febrero y marzo.
36. El día 17 de agosto de 2012 (fs. 311 –folios 124 a 127-), VOSA refutó la defensa de DERUDDER diciendo que: a) era difícil de creer que una empresa próspera pueda subsistir con “errores en la confección del tarifario”, errores de una magnitud importante, puesto que los boletos vendidos tenían diferencias de más de un 30% menos que la banda tarifaria mínima; b) los boletos de fs. 311 (folios 64 y 65) eran boletos ida y vuelta que fueron cobrados a \$480, es decir, \$240 cada uno y que ello fue constatado por escribano público, verificándose así que los boletos habían sido vendidos por debajo de la banda tarifaria mínima; y c) en los boletos de fs. 311 (folios 74, 77, 80 y 83)⁶ la estacionalidad no debía aplicarse, pues tenía que tenerse en cuenta la fecha de realización del viaje y no a la fecha de compra del pasaje.
37. Con fecha 1 de diciembre de 2015, fs. 311 (folios 517 a525), NUEVA CHEVALLIER presentó las explicaciones requeridas en el marco del Expte. N.º S01: 0148613/2012 (C. 1435), de conformidad con lo previsto por el art. 29 de la Ley N.º 25156.
38. Negó cada una de las imputaciones, afirmando que la denuncia en su contra era genérica, vaga e imprecisa y negó también la autenticidad de la documental acompañada por VOSA.

⁶ Boletos con fecha de viaje para el mes de abril del año 2012, que VOSA presenta como vendidos por encima de la banda tarifaria máxima.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

III. LA INSTRUCCIÓN DEL SUMARIO

39. El día 8 de septiembre de 2010 (fs. 131 a 136), en el marco del Expte. N.º S01: 0164011/2009 (C. 1285), se dictó la Resolución CNDC N.º 119/10, que ordenó la apertura de sumario por los hechos denunciados el día 30 de abril de 2009, de conformidad con lo previsto por el art. 30 de la Ley N.º 25156.
40. Con fecha 29 de noviembre de 2012, fs. 310 (folios 77 a 81), en el marco del Expte. N.º S01:0293614/2010 (C. 1352), se dictó la Resolución CNDC N.º 81/12, que ordenó la apertura de sumario por los hechos denunciados el día 17 de agosto de 2010, de conformidad con lo previsto por el art. 30 de la Ley N.º 25156.
41. El día 26 de mayo de 2014, fs. 311 (folio 214 a 222), en el marco del Expte. N.º S01: 0148613/2012 (C. 1435), se dictó la Resolución CNDC N.º 36/2014, que ordenó la apertura de sumario, de conformidad con lo previsto por el art. 29 de la Ley N.º 25156.
42. Con fecha 15 de setiembre de 2016 (fs. 312 a 316), se dictó la Resolución CNDC N.º 31/2016, que ordenó la acumulación de los Exptes. N.º S01:0293614/2010 (C. 1352) y N.º S01: 0148613/2012 (C. 1435).
43. En este marco se han desarrollado diversas medidas probatorias, entre las que se pueden contar los pedidos de información a la CNRT y a PLATAFORMA 10 S.A. (en adelante "PLATAFORMA 10"), requerimientos a empresas de transporte interurbano de pasajeros, relevamiento e incorporación de documental de oficio, y otras diligencias cuyos resultados se expondrán seguidamente.

IV. HECHOS RELEVANTES PROBADOS EN LA INSTRUCCIÓN

IV.1 Empresas involucradas



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

44. En relación a las denunciadas, de la instrucción sumarial surge la existencia de boletos que fueron vendidos por debajo de la banda tarifaria mínima fijada por la STN/CNRT, los cuales fueron emitidos tanto por el grupo que conforman DERUDDER y NUEVA CHEVALLIER, como por otras empresas de transporte interurbano de pasajeros que participan en algunas de las rutas de la Región NOA, con las cuales esta CNDC advierte que existen vinculaciones, directas e indirectas, que permiten identificarlas como un conjunto societario interdependiente, conjunto que, al efecto de este análisis, se denomina GRUPO FLECHABUS.
45. En ese sentido, de acuerdo a lo informado por la CNRT a fs.311 (folio 578), DERUDDER tiene como socios a los señores Raúl Hugo Derudder y Guillermo Diego Derudder. DERUDDER, según consta a fs. 311 (folio 550), gerencia a TRANSPORTES AUTOMOTORES LA ESTRELLA S.R.L. (en adelante "LA ESTRELLA"), y dijo ser titular del 50% de las acciones de NUEVA CHEVALLIER, junto con SIERRAS DE CÓRDOBA S.A.C.I.I.A. (en adelante "SIERRAS DE CÓRDOBA"), titular del otro 50% restante⁷.
46. NUEVA CHEVALLIER es, al mismo tiempo, gerenciada por AUTOTRANSPORTES SAN JUAN S.A. (en adelante "AUT. SAN JUAN"), según informó la CNRT a fs. 489, sociedad en la que el Sr. Mario Nelson Verdeguer fue designado como Presidente en el año 2012, de acuerdo a la información de fs. 1119. El Sr. Mario Nelson Verdeguer, a su vez, también aparece como accionista mayoritario de EMPRESA GUTIÉRREZ S.R.L. (en adelante "GUTIÉRREZ"), de acuerdo a la información de fs. 1096.
47. Conforme consta a fs. 311 (folios 64/65), EMPRESA ARGENTINA DE SERVICIOS PÚBLICOS S.A.T.A. (en adelante "EMPRESA ARGENTINA") emitió boletos para una ruta comprendida en el corredor NOA, en los que se especifica que el pasajero

⁷ Según sus balances generales (al 30 de junio 2012, al 30 de junio de 2013 y al 30 de junio de 2014).



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

“Viaja por: FBU FLECHABUS” (nombre de fantasía utilizado por DERUDDER) y, de acuerdo a lo informado a fs. 311 (folio 550), también gerencia a la COOPERATIVA DE TRABAJO DE TRANSPORTE LA UNIÓN LIMITADA (en adelante “LA UNIÓN”).

48. De acuerdo con la información obrante en el Expte. N.º S01:0181187/2007 (en adelante “DILIGENCIA PRELIMINAR 31”), caratulado: “FLECHA BUS, DERUDDER HERMANOS Y GRUPO GENERAL URQUIZA S/DILIGENCIA PRELIMINAR (DP 31)” el Síndico del concurso al que se presentara EMPRESA ARGENTINA informó, además, lo siguiente: 1) DERUDDER provee a EMPRESA ARGENTINA viandas para los servicios que salen de la Terminal de Retiro; 2) DERUDDER presta servicios de mantenimiento a los vehículos de EMPRESA ARGENTINA en la cabecera La Plata, y cubren eventualmente servicios que le corresponder a EMPRESA ARGENTINA en el denominado puente carretero Mar del Plata; 3) EMPRESA GRAL. URQUIZA S.R.L. (en adelante “URQUIZA”) y SIERRAS DE CÓRDOBA efectúan tareas de mantenimiento de las unidades de EMPRESA ARGENTINA en Buenos Aires, mientras que la prestación se invierte en Rosario; 4) EMPRESA ARGENTINA tiene coordinada la venta de pasajes con URQUIZA y SIERRAS DE CÓRDOBA tanto en las ciudades de Buenos Aires como en Rosario, que incluyen las tareas de recaudación y sus respectivos controles.
49. Según surge de fs. 919/920, EMPRESA ARGENTINA ha sido incluida por TEBA S.A. (en adelante “TEBA”), empresa concesionaria de la terminal de ómnibus de Retiro, como parte del denominado GRUPO FLECHABÚS, junto con otras 27 empresas, entre las que nombró a: DERUDDER, NUEVA CHEVALLIER, SIERRAS DE CÓRDOBA, URQUIZA, ALMIRANTE BROWN, LA VELOZ, AUT. SAN JUAN, LA UNIÓN, LA ESTRELLA, GUTIÉRREZ, EMPRESA SAN JOSÉ S.A. (en adelante “SAN JOSÉ”), EMPRESA SALLES S.R.L. (en adelante “SALLES”), EMPRESA



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

CIUDAD DE GUALEGUAYCHÚ S.R.L. (en adelante "CIUDAD DE GUALEGUAYCHÚ"), etc.⁸

50. NUEVA CHEVALLIER ha informado en su balance general al 30 de junio de 2012 que, dentro del pasivo corriente, en la cuenta "otros pasivos" figuran EMPRESA ARGENTINA, SAN JOSÉ y AUT. SAN JUAN, conforme luce a fs. 311 (folio 624). Al respecto, no pasa desapercibido que este asiento no se trata ni puede interpretarse como simples préstamos a una empresa competidora; de hecho, como se verá más adelante, esta circunstancia también ha sido también advertida por el juez del concurso al que se presentara EMPRESA ARGENTINA.
51. Según consta a fs. 311 (folio 71), ALMIRANTE BROWN emitió boletos para una ruta comprendida en la Región NOA. Conforme surge de fs. 260 vta., desde el año 2009 al año 2013, que el Señor Raúl Hugo Derudder (socio de DERUDDER) fue tenedor de entre el 50% y el 69,99% de las cuotas sociales de ALMIRANTE BROWN; y ostentó el 99,99% de las cuotas de dicha sociedad junto con el Sr. Román Alberto Uez (apoderado de DERUDDER, NUEVA CHEVALLIER y LA VELOZ), en el período de septiembre de 2011 a mayo del 2013.
52. Conforme la información de fs. 311 (folios 132, 144 y 150), se han emitido boletos para rutas comprendidas en la Región NOA; en el primer boleto se lee: "Viaja por FLECHABUS de Derud", el segundo dice: "Viaja por Nueva CHEVALLIER S", y el tercero aclara: "Viaja por Empresa Argentina". En todos los casos, en la parte superior de los boletos figuran las firmas EMPRESA ARGENTINA, SIERRAS DE CÓRDOBA y URQUIZA.

⁸ De acuerdo con la información presentada por TEBA algunas empresas de transporte negocian y se presentan como grupos empresarios que abarcan dos o más empresas, de ahí que pudiera identificar los siguientes grupos: GRUPO FLECHABUS, GRUPO EL CÓNDOR, GRUPO PLAZA, GRUPO ANDESMAR, GRUPO VÍA BARILOCHE y GRUPO CRUCERO DEL NORTE.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

53. URQUIZA, según informó la CNRT a fs. 311 (folio 104), gerencia la empresa SIERRAS DE CÓRDOBA (accionista de NUEVA CHEVALLIER) desde el año 2004 y, de acuerdo con la información en la DILIGENCIA PRELIMINAR 31, URQUIZA y SIERRAS DE CÓRDOBA constituyeron en el año 2001 la sociedad denominada URQUIZA CÓRDOBA S.A.
54. Según consta a fs. 311 (folios 416 y siguientes), al menos en el período de septiembre de 2012 a febrero de 2015, figuran como cuotapartistas de URQUIZA el Sr. Gabriel Fabián Martínez y la Sra. Adriana Mabel Martínez, quienes a su vez son accionistas de LA VELOZ. El Sr. Gabriel Fabián Martínez, también fue Vicepresidente de NUEVA CHEVALLIER, conforme fue informado a fs. 908 (folio 31).
55. Como dato adicional, conforme luce a fs. 311 (folio 457), el Dr. Lisandro Dellazuana es apoderado de URQUIZA, junto con la Dra. Marcela Marta Rosa D'Allesandre, quien también es apoderada de DERUDDER, según consta a fs.311 (folio 512). El Dr. Lisandro Dellazuana, a su vez, también se ha presentado como apoderado de ALMIRANTE BROWN (fs. 311- folio 597-) y SAN JOSÉ (fs. 311-folio 315-).
56. Conforme con lo informado a fs. 311 (folios 321/322), el 100% de las acciones de SAN JOSÉ pertenecía a los Sres. Guillermo Diego Derudder y Raúl Hugo Derudder (socios de DERUDDER), por lo menos del 5 de octubre de 2011 al 15 de agosto de 2014.
57. De acuerdo a lo informado a fs. 908 (folios 14 y 24), el Sr. Dino Francisco Paccot, fue Director de SAN JOSÉ y también Vicepresidente de EMPRESA ARGENTINA.
58. Además, a fs. 311 (folio 315) surge que, el día 20 de noviembre de 2014, el Sr. Guillermo Diego Derudder, en carácter de presidente de SAN JOSÉ, otorgó un poder general a la Dra. Marcela Marta Rosa D'Allesandre (también apoderada de



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

DERUDDER y URQUIZA) y al Dr. Lisandro Dellazuana (apoderado también de ALMIRANTE BROWN y URQUIZA).

59. LA VELOZ, al inicio del año 2012, tenía como accionistas a los Sres. Luis Alberto Derudder (50%) y Marcos Jacobo Levín (50%). Según se informó a fs. 236/237, el Sr. Marcos Levín renunció formalmente al Directorio el día 18 de septiembre de 2012, dándose a partir de entonces una nueva conformación al órgano de administración.
60. Según consta a fs. 255, junto con el acto de aceptación de la renuncia del Sr. Marcos Levín se aceptó la renuncia del Sr. Raúl Hugo Derudder (socio de DERUDDER) al cargo de Director. Al mismo tiempo, se decidió designar al Sr. Luis Alberto Derudder como presidente del Directorio y al Dr. Román Alberto Uez (apoderado de DERUDDER) como director titular y vicepresidente de LA VELOZ.
61. De acuerdo a lo especificado a fs. 311 (folio 408), en el transcurso del año 2012, tras la salida del Sr. Marcos Jacobo Levín, las tenencias accionarias se distribuyeron de la siguiente manera: Luis Alberto Derudder 49%, Abraham Juan Carlos 39%, Adriana Martínez 6%, Gabriel Fabián Martínez 6%. Los dos últimos, como se mencionara más arriba, también socios en URQUIZA.
62. La presencia del Sr. Raul Hugo Derudder en el directorio de LA VELOZ a partir de 2012, la de Adriana Martinez y Gabriel Martinez como accionistas y la del Sr. Uez como apoderado, contradice lo afirmado por DERUDDER en sus explicaciones, en el sentido de que el único vínculo que existía entre este y el Sr. Luis Alberto Derudder era de carácter familiar.
63. De acuerdo a la información obrante a fs. 226 (folios 3 y 4), Luis Alberto Derudder figura también como Presidente de CENTRAL ARGENTINA DE ROSARIO S.A. (en adelante "CENTRAL"), en donde, a su vez, el Sr. Guillermo Diego Derudder fue designado Director suplente. Asimismo, consta que en el EXP-S01:0465438/2009



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

tramita el cambio de razón social de la sociedad ROBERTO CAYETANO CARUSO SOCIEDAD ANÓNIMA, la cual pasó a denominarse CENTRAL ARGENTINO DE ROSARIO SOCIEDAD ANÓNIMA.

64. Luis Alberto Derudder, por otra parte, también aparece como socio mayoritario (78%) de SALLES, al menos desde finales de diciembre de 2006, conforme surge a fs. 1063, y figura como apoderado de CIUDAD DE GUALEGUAYCHÚ (fs. 226 –folio 24-) y como socio, al menos desde el año 2003, junto con los Sres. Raúl Hugo Derudder, Guillermo Diego Derudder y Edgardo Luis Derudder, conforme surge de fs.1079/1080, confirmando la vinculación entre los hermanos Derudder entre sí, y con las empresas mencionadas.
65. Por último, en la DILIGENCIA PRELIMINAR 31, NETOC S.A. ha informado (fs. 558 y siguientes) que SAN JOSÉ, DERUDDER, CIUDAD DE GUALEGUAYCHÚ, NUEVA CHEVALLIER, GUTIÉRREZ, AUT. SAN JUAN, entre otras empresas del GRUPO FLECHABUS, comparten diversas boleterías en las terminales de ómnibus de la ciudad de Santa Fe y Córdoba, facturando cada boletería solo a una de las sociedades, según el caso.
66. Considerando lo expuesto es posible afirmar que los lazos económicos, operativos, familiares y otras interrelaciones dadas entre las empresas antes indicadas dan cuenta de la existencia de un conjunto empresario interdependiente, agrupamiento asimilable a un grupo económico⁹.

⁹ Jurisprudencia comparada sobre grupos empresarios se encuentra entre otros, en el caso llevado adelante por la Comisión Europea en la decisión 93/82/EEC, "Cewal", del 23/12/1992, disponible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31993D0082&from=EN> , y la secuela del mismo caso: COMP/D/32.448 y 32/450 – Compagnie Maritime Belge, del 30.04.2004., disponible en: http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/32450/32450_35_6.pdf.

Asimismo en el ámbito de la Unión Europea, véase Sentencia de la Corte de Primera Instancia del 7 de en el caso T-228/97, Irish Sugar v. Commission of the European Communities, disponible en:



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

67. De acuerdo con esta información, entonces, en las rutas bajo análisis, podemos identificar a las siguientes 13 (TRECE) empresas del GRUPO FLECHABUS:

- 1) DERUDDER
- 2) SIERRAS DE CÓRDOBA
- 3) NUEVA CHEVALLIER
- 4) SAN JOSÉ
- 5) URQUIZA
- 6) EMPRESA ARGENTINA
- 7) LA UNIÓN
- 8) SALLES
- 9) GUTIÉRREZ
- 10) CENTRAL (Ex CAYETANO CARUSO S.A.)
- 11) ALMIRANTE BROWN
- 12) LA ESTRELLA
- 13) LA VELOZ

68. Finalmente, es necesario remarcar que VIA TAC, una de las empresas originalmente denunciadas, no forma parte de análisis posteriores porque, de acuerdo con la información proporcionada por TEBA, integra el llamado GRUPO VÍA BARILOCHE, sin que se vislumbren vinculaciones con el GRUPO FLECHABUS, y porque ni siquiera se desprende de estos actuados que hubiera participado en los mercados relevantes aquí tenidos en cuenta.

69. En cuanto a la denunciante, VERAYE ÓMNIBUS S.A. (VOSA), es una empresa con más de veinte años en el mercado¹⁰. De acuerdo con la información de sus balances

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?jsesiguientesionid=9ea7d0f130d6c858a92f163a4b88b494ffc7cb233c5e.e34KaxiLc3eQc40LaxqMbN4PahuSe0?text=&docid=44773&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=879153>.

¹⁰ Según la información publicada en: <http://www.vosanet.com.ar/index.php>



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

(fs. 1341), durante el período 2012-2014 no tuvo pérdidas, y actualmente continúa prestando servicios.

70. A mayor abundamiento y según VOSA informa en su sitio oficial en internet, a la fecha presta un servicio "suite" directo sin paradas en ruta, uniendo diariamente las provincias de Buenos Aires, Santiago del Estero y Tucumán, un servicio "cama" diario con salidas desde y hacia las ciudades de La Banda, Santiago del Estero, Termas de Río Hondo, Tucumán, Lules, Famaillá, Simoca, Monteros, Concepción, Aguilares, Juan Bautista Alberdi y Salta entre otras y un servicio "semicama" con salidas diarias con una amplia variedad de horarios, uniendo Retiro, Liniers y distintos puntos de las zonas Sur, Oeste y Norte del Gran Buenos Aires con las localidades de: Rosario, Rafaela, Ceres, Selva, Malbran, Pinto, Real Sayana, Icaño, Colonia Dora, Añatuya, Pinedo, Roque Saenz Peña, Resistencia, Corrientes, Empedrado, Curuzú Cuatiá, Mercedes, Fernandez, Forres, Beltran, La Banda, Santiago del Estero, Termas de Río Hondo, Tucumán, Lules, Famaillá, Simoca, Monteros, Concepción, Aguilares, Juan Bautista Alberdi, entre otras.

IV.2 La posición dominante del Grupo Flechabus

71. Los mercados involucrados en las denuncias son los del servicio de autotransporte interurbano de pasajeros en el denominado corredor NOA, conformados por todos los pares origen destino incluidos en las trazas que unen la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y/o área metropolitana de Buenos Aires, con las ciudades de San Miguel de Tucumán, Salta (capital), San Salvador Jujuy y Profesor Salvador Mazza, incluyendo a las cabeceras mencionadas y las localidades intermedias autorizadas.
72. El servicio de autotransporte interurbano de pasajeros analizado, a diferencia del servicio chárter y otras modalidades de prestación, se caracteriza por ser brindado dentro de una traza que une a dos ciudades cabeceras a través de un cierto itinerario que puede incluir un cierto número de paradas en localidades intermedias, con o sin carga/descarga de pasajeros y con cierta frecuencia.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

73. Cabe aclarar que el pasajero que adquiere un boleto, elige un medio de transporte (micro u ómnibus) para desplazarse entre un par de localidades dentro de una traza, incluyendo a las ciudades cabeceras. A ese par de localidades se las denomina en este dictamen "par origen-destino".
74. Es factible que las empresas que ofrecen el servicio de transporte interjurisdiccional (nacional) de pasajeros compitan en ciertos pares origen destino, con empresas que ofrecen el servicio solo en una jurisdicción (provincial). Sin embargo, las empresas que prestan el servicio de transporte de pasajeros en sólo una jurisdicción (provincial) no están habilitadas para competir con los primeros en otras jurisdicciones.
75. Desde el punto de vista de la demanda, un "par origen destino" cualquiera no tiene sustitutos para el pasajero, salvo en casos excepcionales de pares en los que las terminales de salida o llegada se encuentren muy cercanas. Por ello, esta CNDC entiende que la definición de mercado relevante aplicable para el análisis de la presente conducta es el par origen-destino.
76. A los fines del análisis de la posición del GRUPO FLECHABUS en los mercados relevantes involucrados y teniendo en cuenta el elevado número de pares origen-destino involucrados, se ha procedido únicamente a medir las participaciones de mercado en las cabeceras de las cuatro trazas investigadas, para el período 2012-2016, siendo 2012 el año correspondiente a la tercera y última denuncia presentada contra GRUPO FLECHABUS por comercializar pasajes en el corredor NOA a precios predatorios.
77. En la traza N° 1 (CABA y/o área metropolitana–SAN MIGUEL DE TUCUMÁN), las siguientes empresas prestan servicios: 1) LA VELOZ; 2) NUEVA CHEVALLIER; 3) SIERRAS DE CÓRDOBA; 4) URQUIZA; 5) ALMIRANTE BROWN; 6) DERUDDER; 7) CAYETANO CARUSO; 8) VOSA; y 9) TRANSPORTE AUTOMOTOR PLAZA S.A.C.I. (en adelante "TRANSPORTE PLAZA").



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

78. La participación de mercado del GRUPO FLECHABUS en función de la cantidad de pasajeros transportados exhibe una tendencia decreciente, pasando del 89% en el año 2012, al 78% en el año 2016. Por otra parte, sus competidores han visto incrementada su participación en el mismo período. Tal es el caso del denunciante, VOSA, cuya cuota se incrementó del 11% al 16%, mientras que TRANSPORTE PLAZA experimentó un aumento del 1% al 7% entre los años 2012 y 2016. Ver TABLA N° 1 que sigue.

Tabla N.º 1: Traza N.º 1. Servicios: CABA y A.M. - San Miguel de Tucumán (Tucumán)

Empresas del mercado	Participación de Mercado				
	2012	2013	2014	2015	2016
La Veloz del Norte S.A.			0%	0%	0%
Nueva Chevallier S.A.	22%	13%	11%	11%	13%
E.T. Sierras de Córdoba S.A.C.I.I.Y A.	4%	5%	3%	2%	2%
E. Grl. Urquiza S.R.L.	23%	20%	10%	8%	10%
Empresa Atte.G. Brown S.R.L.	0%	2%	4%	0%	0%
Derudder Hnos. S.R.L.	40%	39%	56%	58%	52%
Cayetano Caruso S.A.	9%	13%	13%	14%	15%
Total GRUPO FLECHABUS	89%	78%	83%	80%	78%
Veraye Ómnibus S.A. (V.O.S.A.)	11%	17%	10%	14%	16%
Transporte Automotor Plaza S.A.C.I.	1%	5%	7%	6%	7%
Total competidores	11%	22%	17%	20%	22%
Cantidad total de Pasajeros transportados del mercado	741.072	450.618	424.574	358.356	232.021

Fuente: CNDC, en base a información provista por la CNRT obrante a folios 378/382

79. En la traza N° 2 (CABA y área metropolitana – SALTA CAPITAL), prestan servicios las siguientes empresas: 1) LA VELOZ; 2) DERUDDER; 3) ALMIRANTE BROWN; 4) NUEVA CHEVALLIER; y 5) VOSA.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

80. La participación de mercado del GRUPO FLECHABUS se ha mantenido relativamente estable entre los años 2012 y 2016, en torno al 90%, al igual que en el caso del denunciante, VOSA, cuya cuota osciló alrededor del 9% y 11% durante el mismo período. Ver TABLA N° 2 que sigue.

81. **Tabla N.º 2: Traza N.º 2. Servicios: CABA y A.M. - Salta (Salta)**

Empresas del mercado	Cantidad de Pasajeros transportados				
	2012	2013	2014	2015	2016
La Veloz del Norte S.A.	11%	16%	17%	14%	19%
Derudder Hnos. S.R.L.	16%	22%	26%	21%	22%
Empresa Atte.G. Brown S.R.L.	0%	6%	10%	14%	10%
Nueva Chevallier S.A.	65%	48%	35%	42%	38%
Total GRUPO FLECHABUS	91%	92%	89%	92%	89%
Veraye Ómnibus S.A. (V.O.S.A.)	9%	8%	11%	8%	11%
Total competidores	9%	8%	11%	8%	11%
Cantidad total de Pasajeros transportados del mercado	283.565	182.250	178.301	213.750	122.030

Fuente: CNDC, en base a información provista por la CNRT obrante a folios 378/382

82. En la traza N° 3 (CABA y área metropolitana – PROFESOR SALVADOR MAZZA), prestan servicios las siguientes empresas: 1) LA VELOZ; 2) DERUDDER; 3) SAN JOSÉ; 4) ALMIRANTE BROWN; 5) BALUT; y 6) EL RÁPIDO. La denunciante, VOSA, no participa.

83. La participación de mercado del GRUPO FLECHABUS ha experimentado una continua reducción en el período 2012-2016, partiendo de una cuota del 82% y alcanzando un 59% en el año 2016. En contraposición, las cuotas conjuntas de sus competidores se han incrementado sostenidamente, pasando de un 18% en el año 2012, a un 41% en el año 2016. Ver TABLA N° 3.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

84. Tabla N.º 3: Traza N.º 3. Servicios: CABA y A.M. - P. Salvador Mazza (Salta)

Empresas del mercado	Cantidad de Pasajeros transportados				
	2012	2013	2014	2015	2016
La Veloz del Norte S.A.	11%	9%	9%	10%	13%
Derudder Hnos. S.R.L.	12%	11%	13%	15%	14%
Empresa San José S.A.	59%	58%	48%	28%	24%
Empresa Atte.G. Brown S.R.L.	0%	3%	6%	11%	8%
Total GRUPO FLECHABUS	82%	81%	74%	63%	59%
Balut Hnos. S.R.L.	5%	6%	10%	13%	13%
Empresa El Rápido S.R.L	13%	13%	16%	24%	28%
Total competidores	18%	19%	26%	37%	41%
Cantidad total de Pasajeros transportados del mercado	338.692	305.802	256.688	209.152	130.357

Fuente: CNDC, en base a información provista por la CNRT obrante a folios 378/382

85. Finalmente, en la Traza N° 4 (CABA y área metropolitana – SAN SALVADOR DE JUJUY), prestan servicios las siguientes empresas: 1) LA VELOZ; 2) CAYETANO CARUSO; y 3) BALUT. La denunciante, VOSA, no participa.
86. La participación de mercado del GRUPO FLECHABUS ha aumentado del 35% en el año 2012 al 41% en el año 2016. Sin embargo, la firma BALUT, a pesar de la reducción de su cuota en un 6% en el período bajo análisis, sigue manteniendo su posición de liderazgo en el mercado, con un 59% de participación hacia el año 2016, como puede observarse en la TABLA N° 4.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

87. Tabla N.º 4: Trazas N.º 4. Servicios: CABA y A.M. - S.S. Jujuy (Jujuy)

Empresas del mercado	Cantidad de Pasajeros transportados				
	2012	2013	2014	2015	2016
La Veloz del Norte S.A.	7%	0%	0%	0%	0%
Cayetano Caruso S.A.	27%	36%	38%	36%	41%
Total GRUPO FLECHABUS	35%	36%	38%	36%	41%
Balut Hnos. S.R.L.	65%	64%	62%	64%	59%
Total competidores	65%	64%	62%	64%	59%
Cantidad total de Pasajeros transportados del mercado	168.721	119.573	130.010	149.806	90.708

Fuente: CNDC, en base a información provista por la CNRT obrante a folios 378/382

88. En suma, de la información proporcionada por la CNRT (folios 378 a 382), surge que las empresas que conforman el GRUPO FLECHABUS superan el 80% de participación en dos de las trazas investigadas. En el caso de las Trazas N° 3 y 4, alcanza cuotas del orden de 60% y 40% hacia el año 2016, respectivamente.

89. Considerando la alta participación que el GRUPO FLECHABUS tuvo en el periodo 2012-2016 y la existencia de barreras a la entrada de tipo legal (según se describe a continuación), puede concluirse que, de conformidad con el art. 4 de la Ley N.º 25156, el GRUPO FLECHABUS ha contado con posición dominante al menos desde 2012 y al menos en los mercados que conforman las Trazas N.º 1, N.º 2 y N.º 3, pero que su participación de mercado se redujo en el periodo 2012-2016 o al menos se mantuvo constante.

IV.3 Las barreras a la entrada

90. En el mercado de autotransporte interurbano de pasajeros existen barreras al ingreso de nuevas empresas fundamentalmente de tipo legal.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

91. El marco regulatorio para los servicios de autotransporte de pasajeros inter-jurisdiccional está integrado por la Ley N.º 12346 y sus modificatorias, el Decreto N.º 958/92, con las modificaciones introducidas por el Decreto N.º 808/95 y el Decreto de Necesidad y Urgencia N.º 2407/02, con sus normas modificatorias y complementarias.
92. De conformidad con lo dispuesto por el art. 20 del Decreto N.º 958/92, modificado por los Decretos N.º 808/95 y N.º 2407/02, la STN tenía la competencia para definir y establecer las nuevas líneas de servicios públicos que se requieran teniendo en cuenta las necesidades y demandas de transporte y los pedidos y reclamos de los usuarios.
93. A su vez, los permisos de explotación de los servicios se han dado previa sustanciación de un procedimiento de licitación pública, sobre la base de los requisitos que se establecen en los respectivos pliegos de condiciones generales y particulares (art. 21, del Decreto N.º 958/92).
94. La posibilidad de que los permisos se adecuen a las variaciones de la demanda es relativa, ya que las empresas pueden solicitar la reducción de frecuencias, pero el otorgamiento de las mismas impide que la empresa en cuestión pueda postularse para la prestación de nuevos servicios en el corredor en cuestión, en los siguientes doce meses (art. 19, del Decreto N.º 958/92).
95. A esta restricción se suma la imposibilidad de las empresas de ceder libremente los permisos que les son otorgados (art. 25 bis, del Decreto N.º 958/92) y el impedimento que tiene la empresa cedente de postularse en un procedimiento de selección de nuevas frecuencias, en la misma traza a la que corresponda el servicio cuyo permiso fue transferido, dentro de un período de cinco años, contado a partir de que dicha transferencia quedó perfeccionada (art. 25 ter, del Decreto N.º 958/92).



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

96. Dado que los permisos refieren a trayectos y recorridos específicos, no es posible que un oferente en otro mercado de origen-destino modifique su recorrido para captar un origen o destino para el cual no está autorizado. En este sentido, la mayor parte de los cambios en la estructura de mercado se produce por la adquisición de empresas o por contratos de gerenciamiento.
97. La presencia de estas barreras de entrada determina que se observen pocos ingresos y salidas a través del tiempo y posiblemente la emergencia de servicios de tipo informal, que la CÁMARA EMPRESARIA DE TRANSPORTE INTERURBANO DE JURISICCIÓN NACIONAL DE PASAJEROS (CELADI) denunciara oportunamente en sede administrativa, conforme informó a fs. 575.

IV.4 La regulación relativa a las ventas por debajo de la tarifa mínima

98. Durante el periodo investigado, el mercado de servicios de transporte por automotor de larga distancia se presenta dentro de un sistema regulatorio que define, entre otras cosas, las tarifas mínimas y máximas a cobrar, para todos los servicios.
99. La banda tarifaria fija los límites mínimos y máximos de los precios para cada categoría de servicio, dentro de los cuales las operadoras pueden libremente establecer el valor de sus prestaciones, siendo dicho criterio de aplicación a todos los servicios de jurisdicción nacional en la órbita del Decreto N.º 958/32, sin hacer expresa mención de zona ni corredor alguno.
100. El Decreto N.º 2407/02 aprobó las "NORMAS Y CARACTERISTICAS GENERALES RELATIVAS A LA RECATEGORIZACION DE LOS VEHICULOS Y A LA APLICACION DE BANDAS TARIFARIAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA DE CARÁCTER INTERJURISDICCIONAL QUE SE DESARROLLA EN TODO EL TERRITORIO DE LA NACION".



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

101. A través de las Resoluciones ST N.º 608 de fecha 1 de agosto de 2006, ST N.º 498 de fecha 21 de agosto de 2007 y ST N.º 726 del 26 de septiembre de 2008, se estableció la aplicación de valores adicionales a la tarifa de referencia dispuesta por el art. 7 del Anexo II del Decreto N.º 2407/02.
102. Por la Resolución ST N.º 726/08 se consignó la necesidad de profundizar el análisis de la metodología de precios con estudios específicos para la aplicación futura de las tarifas de referencia de larga distancia. A tal efecto se instruyó a la CNRT para que efectúe el relevamiento de las tarifas medias en mercados competitivos, comportamiento estacional y competencia por corredor, y a partir del mismo eleve para intervención de la STN la estructura tarifaria que, a su criterio, permita la aplicación de la tarifa media del mercado y su traslado, en caso de corresponder, a la tarifa de referencia resultante.
103. En virtud de los informes técnicos, económicos y jurídicos presentados por la CNRT se dictó la Resolución ST N.º 257/09, mediante la cual se determinó que la tarifa de referencia prevista por el Art. 7 del Anexo II del Decreto N.º 2407/02 se calcularía en función de la Base Tarifaria de Aplicación (BTA) que surja de la tarifa media por kilómetro relevada conforme lo dispuesto en los Anexo I y II de la misma resolución.
104. Dicha resolución consideraba pertinente que el descuento a aplicar para obtener la tarifa mínima de cada categoría no debía resultar superior al 15%, de lo contrario se presumía estar frente a lo que esa entidad denomina "tarifas predatorias". Esta CNDC advierte que el concepto de precio predatorio utilizado por la precitada normativa que rige el transporte automotor no es enteramente análogo al concepto de precio predatorio que se utiliza a los efectos de la aplicación de la Ley N.º 25156, que contempla varios elementos específicos que han sido desarrollados en la jurisprudencia y la doctrina, algunos de los cuales se mencionarán en la siguiente sección.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

105. Posteriormente, se dictó la Resolución ST N.º 181/10, que modificó el porcentaje límite del 15% por considerarlo insuficiente a los fines de evitar las denominadas tarifas predatorias y dispuso que los descuentos que pueden aplicar las empresas a las tarifas mínimas establecidas no pueden ser superiores al 5%.

IV.5 La aplicación de tarifas por debajo del costo por parte de las denunciadas

106. Para que se configure un abuso de posición dominante mediante la práctica de predación de precios referida en el artículo 2 de la Ley 25.156, es necesario, pero no suficiente, establecer la posición dominante del presunto predador.

107. Asimismo, se requiere un patrón consistente y sostenido en el tiempo según el cual el presunto predador realiza descuentos o reducciones de precios tales que: a) no son comercialmente justificables, b) son de una naturaleza y amplitud capaces de producir daño a la competencia; y c) los precios son fijados por debajo de sus propios costos, incurriendo así en pérdidas evitables en el mercado afectado, que prevé recuperar una vez eliminada la competencia.¹¹

108. Al respecto esta CNDC ordenó una pericia, basada en la información de costos presentada por LA VELOZ (una de las empresas del GRUPO FLECHABUS denunciado). Dicha diligencia pudo corroborar que los 10 (DIEZ) boletos presentados por la denunciante a modo de ejemplo para el año 2012, efectivamente habrían sido vendidos por debajo de los costos que surgen de dicha pericia. Según se muestra en el Cuadro 5 que sigue, los precios de los boletos presentados por la denunciante se ubican en un intervalo del 62% al 31% por debajo de la tarifa mínima establecida por la CNRT y en un intervalo del 52% al 27% por debajo del costo de LA VELOZ, una de las empresas del GRUPO FLECHABUS.

¹¹ ICN Unilateral Conduct Working Group. *Predatory pricing analysis pursuant to unilateral conduct laws. Recommended Practices*



Ministerio de Producción

Secretaría de Comercio

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Tabla N° 5. Información sobre ventas por debajo de la tarifa mínima de la CNRT y del costo del denunciado en los 10 (diez) boletos para servicios semicama presentados por la denunciante, correspondientes al año 2012

Fecha	Origen - destino	KM	Empresa emisora:	Precio	Tarifa mín. CNRT	Costo	Descuentos	
				(a)	(b)	(c)	(en % de b)	(en % de c)
28/07/12	Retiro - S.M.Tucumán	1.251	Chevallier	\$200	\$530	\$415	-62%	-52%
26/07/12	Retiro - S.M.Tucumán	1.251	Urquiza - S. Córdoba y Emp. Argentina	\$200	\$530	\$415	-62%	-52%
30/03/12	Morón - S.M. Tucumán	1.263	Emp. Argentina	\$241	\$441	\$419	-45%	-43%
03/04/12	S.M. Tucumán - Morón	1.263	Emp. Argentina	\$241	\$441	\$419	-45%	-43%
23/04/12	Liniers - Salta	1.450	Flechabus	\$280	\$509	\$481	-45%	-42%
30/07/12	Retiro - S.M.Tucumán	1.251	Urquiza - S. Córdoba y Emp. Argentina	\$250	\$530	\$415	-53%	-40%
01/01/12	La Plata - Salta	1.482	Alte. Brown	\$350	\$531	\$542	-34%	-29%
01/01/12	La Plata - Salta	1.482	Alte. Brown	\$350	\$531	\$542	-34%	-29%
27/07/12	Merlo - S.M.Tucumán	1.259	Urquiza - S. Córdoba y Emp. Argentina	\$280	\$537	\$418	-48%	-33%
03/04/12	Liniers - Salta	1.450	Flechabus	\$350	\$509	\$481	-31%	-27%

Fuente: CNDC en base a boletos aportados por VOSA, a fs. 311 y costos aportados por LA VELOZ DEL NORTE a fs. 694 a 702.

109.La CNDC amplió el análisis a otros 40 boletos del GRUPO FLECHABUS de varias categorías de servicios (cama, semicama, ejecutivo) que fueron obtenidos de un expediente cursado ante la CNRT, del cual surge que las tarifas ofrecidas por las empresas de ómnibus que prestaban servicios en el corredor de la Ruta Nacional



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

N.º 34¹² se encontraban por debajo de la tarifa mínima autorizada por esa entidad, al menos hasta el día 28 de agosto de 2012¹³.

110. En relación a dichos boletos contenidos esta Comisión ha observado que no hay un patrón consistente de precios por debajo de costos. A saber, los precios se han ubicado en 21 oportunidades por debajo de los costos de LA VELOZ (del GRUPO FLECHABUS) y por encima en 12 casos. Ver Cuadro N° 6 que sigue.

Tabla N° 6. Información sobre ventas por debajo del costo del denunciado en los 40 (cuarenta) boletos aportados por la CNRT, correspondientes al año 2012

Origen - Destino	Empresa	KM	Categoría	Precio (a)	Costo (b)	Descuento (en % de a)
Retiro - Tucumán	Chevallier	1.251	Semicama	\$ 200	\$ 415	-52%
Rosario - Tucumán	Chevallier	961	Semicama	\$ 180	\$ 319	-44%
Rosario - Tucumán	Emp. Argentina	961	Semicama	\$ 190	\$ 319	-40%
Retiro - Tucumán	Alte. Brown	1.251	Semicama	\$ 250	\$ 415	-40%
Retiro - Tucumán	Exp. del Oeste	1.251	Semicama	\$ 250	\$ 415	-40%
Retiro - Tucumán	Emp. Argentina	1.251	Semicama	\$ 250	\$ 415	-40%
Retiro - Tucumán	Gutierrez	1.251	Semicama	\$ 250	\$ 415	-40%
Rosario - Tucumán	Flechabus	961	Semicama	\$ 220	\$ 319	-31%
Retiro - Tucumán	Flechabus	1.251	Semicama	\$ 290	\$ 415	-30%
Retiro - Santiago	Exp. del Oeste	1.065	Semicama	\$ 248	\$ 354	-30%
Retiro - Santiago	Alte. Brown	1.065	Semicama	\$ 250	\$ 354	-29%
Retiro - Santiago	Exp. del Oeste	1.065	Ejecutivo	\$ 258	\$ 354	-27%
Retiro - Salta	Alte. Brown	1.451	Semicama	\$ 400	\$ 482	-17%
Rosario - Tucumán	Flechabus	961	Ejecutivo	\$ 270	\$ 319	-15%
Rosario - Tucumán	Alte. Brown	961	Semicama	\$ 270	\$ 319	-15%
Retiro - Tucumán	Exp. del Oeste	1.251	Ejecutivo	\$ 360	\$ 415	-13%
Retiro - Mazza	La Veloz	1.797	Semicama	\$ 519	\$ 597	-13%
Retiro - Mazza	Alte. Brown	1.797	Semicama	\$ 520	\$ 597	-13%
Retiro - Mazza	Flechabus	1.797	Semicama	\$ 520	\$ 597	-13%
Retiro - Tartagal	La Veloz	1.733	Semicama	\$ 502	\$ 575	-13%
Retiro - Tartagal	Flechabus	1.733	Semicama	\$ 502	\$ 575	-13%

¹² Que abarca la ruta Retiro (Ciudad Autónoma de Buenos Aires) – San Miguel de Tucumán (provincia de Tucumán).

¹³ El día 18 de diciembre de 2012 (fs. 311 -folios 195 a 197-) la CNRT informó a esta CNDC sobre el EXP-S01:0307234/2012, al que se agregó el EXP-S01:0325042/2012, que tramitaba ante su Gerencia de Calidad y Prestación de Servicios.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Origen - Destino	Empresa	KM	Categoría	Precio (a)	Costo (b)	Descuento (en % de a)
Retiro - Tartagal	Alte. Brown	1.733	Semicama	\$ 502	\$ 575	-13%
Retiro - Salta	La Veloz	1.451	Semicama	\$ 425	\$ 482	-12%
Retiro - Salta	Chevallier	1.451	Semicama	\$ 425	\$ 482	-12%
Retiro - Salta	Flechabus	1.451	Semicama	\$ 425	\$ 482	-12%
Retiro - Tucumán	Flechabus	1.251	Ejecutivo	\$ 420	\$ 415	1%
Retiro - Tucumán	Chevallier	1.251	Ejecutivo	\$ 420	\$ 415	1%
Retiro - Salta	Alte. Brown	1.451	Ejecutivo	\$ 500	\$ 482	4%
Retiro - Tucumán	Alte. Brown	1.251	Ejecutivo	\$ 450	\$ 415	8%
Retiro - Tucumán	Urquiza	1.251	Ejecutivo	\$ 450	\$ 415	8%
Retiro - Santiago	Alte. Brown	1.065	Ejecutivo	\$ 400	\$ 354	13%
Rosario - Tucumán	Chevallier	961	Ejecutivo	\$ 378	\$ 319	18%
Rosario - Tucumán	Alte. Brown	961	Ejecutivo	\$ 380	\$ 319	19%
Retiro - Tucumán	Transfer	1.251	Ejecutivo	\$ 530	\$ 415	28%
Retiro - Salta	Chevallier	1.451	Ejecutivo	\$ 623	\$ 482	29%
Retiro - Salta	Flechabus	1.451	Ejecutivo	\$ 623	\$ 482	29%
Retiro - Santiago	Transfer	1.065	Ejecutivo	\$ 460	\$ 354	30%
Retiro - Tucumán	Flechabus	1.251	Suite	\$ 611	\$ 415	47%
Retiro - Salta	Flechabus	1.451	Suite	\$ 742	\$ 482	54%
Retiro - Tucumán	Transfer	1.251	Suite	\$ 650	\$ 415	57%

Fuente: CNDC en base a boletos que surgen de actuaciones ante la CNRT (fs. 311 -folios 195 a 197) y costos aportados por LA VELOZ DEL NORTE a fs. 694 a 702.

111. Finalmente, la CNDC ha realizado una comprobación adicional sobre 28 boletos ofrecidos por GRUPO FLECHABUS a través de PLATAFORMA 10 (fs. 307), para la Ruta Retiro - Orán. Se observa que de un universo de 28 casos informados para el período 2012-2014, el GRUPO FLACHABUS habría ofrecido boletos por debajo de los costos que surgen de lo informado por LA VELOZ en 16 oportunidades y en 12 casos ha sucedido lo contrario. Ver Cuadro N.º 7.

Tabla N.º 7. Información sobre ventas por debajo del costo del denunciado en 28 (veintiocho) boletos extraídos de PLATAFORMA 10, correspondientes a años 2012-2014, para la traza Retiro-San Ramón de la Nueva Orán.

Fecha	Empresa emisora	KM	Precio (a)	Costo (b)	Descuento (en % de a)
30/03/2012	Alte. Brown	1.660	\$ 300	\$ 551	-46%
11/02/2014	La Veloz	1.660	\$ 450	\$ 792	-43%
11/02/2014	La Veloz	1.660	\$ 450	\$ 792	-43%
22/03/2014	La Veloz	1.660	\$ 450	\$ 792	-43%



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Fecha	Empresa emisora	KM	Precio (a)	Costo (b)	Descuento (en % de a)
22/03/2014	La Veloz	1.660	\$ 450	\$ 792	-43%
22/03/2014	La Veloz	1.660	\$ 450	\$ 792	-43%
09/05/2014	La Veloz	1.660	\$ 450	\$ 792	-43%
28/02/2012	Alte. Brown	1.660	\$ 350	\$ 551	-36%
10/03/2014	Alte. Brown	1.660	\$ 562	\$ 792	-29%
10/03/2014	Alte. Brown	1.660	\$ 562	\$ 792	-29%
10/03/2014	Alte. Brown	1.660	\$ 562	\$ 792	-29%
13/04/2014	Flechabus	1.660	\$ 562	\$ 792	-29%
17/09/2013	Alte. Brown	1.660	\$ 550	\$ 755	-27%
31/07/2012	Alte. Brown	1.660	\$ 478	\$ 551	-13%
28/10/2013	Alte. Brown	1.660	\$ 700	\$ 755	-7%
18/11/2013	Flechabus	1.660	\$ 700	\$ 755	-7%
13/02/2012	Alte. Brown	1.660	\$ 599	\$ 551	9%
13/02/2012	Alte. Brown	1.660	\$ 599	\$ 551	9%
29/01/2013	Alte. Brown	1.660	\$ 852	\$ 755	13%
29/01/2013	Alte. Brown	1.660	\$ 852	\$ 755	13%
23/05/2013	Alte. Brown	1.660	\$ 852	\$ 755	13%
16/08/2013	Alte. Brown	1.660	\$ 852	\$ 755	13%
16/08/2013	Alte. Brown	1.660	\$ 852	\$ 755	13%
21/02/2014	La Veloz	1.660	\$ 968	\$ 792	22%
13/12/2012	Alte. Brown	1.660	\$ 686	\$ 551	24%
17/12/2012	Alte. Brown	1.660	\$ 686	\$ 551	24%
23/08/2014	Flechabus	1.660	\$ 1.000	\$ 792	26%
20/11/2014	La Veloz	1.660	\$ 1.000	\$ 792	26%

Fuente: CNDC en base a boletos que surgen Plataforma DIEZ (fs. 307) y costos aportados por LA VELOZ DEL NORTE a fs. 694 a 702.

V. ANÁLISIS JURÍDICO-ECONÓMICO

112.El objetivo de la Ley N.º 25156 es proteger la competencia en general y no a un competidor en particular. Por esta razón, la atención del análisis se centra en el impacto de los precios descontados en el proceso competitivo y, en última instancia, en los consumidores. Este enfoque es plenamente consistente con las mejores prácticas internacionales recomendadas en cuanto a la aplicación del derecho de la competencia. Al respecto, nos permitimos citar a continuación *in extenso* la descripción sobre la conducta de precios predatorios que obra en las



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

recomendaciones en la materia emitidas por la *International Competition Network*¹⁴, red de autoridades competencia, de la cual la CNDC es miembro activo.

“1. La competencia vigorosa en precios es en términos generales beneficiosa para los consumidores. Sin embargo, los precios bajos pueden suscitar inquietudes desde el punto de vista del derecho de la competencia cuando forman parte de una estrategia de fijación de precios establecida o emprendida por una empresa dominante (o que cuenta con un poder de mercado sustancial) y tiene como objetivo excluir o debilitar la competencia. El objetivo de la ley de competencia es proteger competencia ante que a competidores individuales. Por lo tanto, la atención debe centrarse en el impacto de la estrategia de fijación de precios en el proceso competitivo y, en última instancia, en los consumidores.2.

2. Los precios predatorios constituyen una práctica mediante la cual una empresa cobra precios bajos a algunos o a todos los clientes, lo que hace que la empresa incurra en pérdidas evitables o renuncie a ganancias a corto plazo, a efectos de eliminar o disciplinar a uno o más rivales o impedir la entrada por uno o más rivales potenciales.

3. Sólo es racional emplear una estrategia de precios predatorios cuando una empresa espera adquirir, mantener o fortalecer el poder de mercado como resultado de esa estrategia. El depredador espera no solo recuperar las pérdidas sufridas durante el período predatorio sino también aumentar las ganancias manteniendo sus precios por encima de lo que de otro modo hubieran sido. Por lo tanto, cuando un esquema de precios predatorios es exitoso, la competencia se reduce y, aunque los consumidores se benefician inicialmente de los precios reducidos, en términos netos se perjudican si se contabilizan tanto los precios reducidos iniciales como los precios altos subsiguientes. Las autoridades de competencia analizan si las condiciones de entrada y re-entrada al mercado hacen que la depredación sea una estrategia potencialmente racional. Algunas autoridades realizan dicho análisis como parte del análisis de dominancia y cierre del mercado y otras lo hacen en el marco de un análisis separado de recuperación de pérdidas.

4. La fijación de precios predatorios racionales como se describe en el párrafo 3 podría ocurrir en varios escenarios, incluidos los siguientes: Una empresa dominante que enfrenta amenazas de entrada recurrentes o amenazas de entrada en mercados múltiples puede intentar establecer una

¹⁴ ICN Unilateral Conduct Working Group. *Predatory pricing analysis pursuant to unilateral conduct laws. Recommended Practices*. Para mayor detalle, consultar, “*Predatory pricing analysis pursuant to unilateral conduct laws*”. Disponible en: <http://www.internationalcompetitionnetwork.org/uploads/library/doc966.pdf>



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

reputación de recorte de precios para disuadir la entrada. Una empresa dominante puede usar recortes de precios para señalar falsamente a los posibles participantes que no podrían competir con éxito. Una empresa dominante puede incurrir en depredación financiera, utilizando recortes de precios para reducir los flujos de efectivo de sus rivales (potenciales), lo que resulta en un endurecimiento de las condiciones para la financiación externa y reduciendo así los fondos disponibles para que dichos rivales puedan permanecer en el mercado. Una empresa dominante también puede involucrarse en la depredación para excluir a competidores pequeños más innovadores, antes de que se tornen eficientes.

5. Determinar si el presunto depredador vende por debajo de una medida de costo es uno de los aspectos centrales de un caso de precios predatorios. En consecuencia, casi todas las jurisdicciones usan marcos de referencia (benchmarks) o métricas costos como parte de la evaluación sobre si el presunto depredador está vendiendo con pérdidas o incurriendo en pérdidas evitables. Además, las jurisdicciones a menudo usan esos benchmarks de costos para establecer presunciones fuertes o débiles. Esto refleja la opinión compartida de que la fijación de precios por encima de una medida adecuada de costos constituye, en general, una legítima competencia (competition on the merits), y responde a la preocupación de que sancionar precios bajos conlleva el riesgo de desincentivar la legítima competencia. No existe una única métrica de costos utilizada por todas las jurisdicciones y con frecuencia las autoridades usan más de una métrica en diferentes circunstancias.

6. Para determinar si los precios bajos violan la ley, los organismos evalúan si el precio ha causado o es probable que cause un daño a la competencia, teniendo en cuenta algunos, pero no necesariamente todos, los siguientes factores: si el precio está por debajo de alguna medida de costo, los efectos reales y probables sobre la competencia, la intención, la probabilidad de recuperación de las pérdidas incurridas, y las justificaciones y defensas de los presuntos predadores. Las autoridades difieren en la forma en que evalúan estos factores, en parte debido a las diferencias institucionales y sustantivas entre los regímenes de aplicación. Por ejemplo, en algunas jurisdicciones la ley requiere como parte de la prueba de depredación, evidencias de probabilidad de recuperación de las pérdidas, mientras que en otras jurisdicciones dicho análisis es relevante, pero no necesario."

113. En el caso de marras, la hipótesis del daño sobre la competencia, los consumidores y el interés económico general puede plantearse del siguiente modo: el GRUPO FLECHABUS, dominante en varias rutas del NOA, habría desplegado una estrategia de precios por debajo del costo, desde el año 2009 hasta, al menos, el año 2014,



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

con el objeto de excluir a sus competidores y así ampliar, o bien preservar, su posición de dominio y luego explotar el mercado con precios abusivos.

114. Sin embargo, dicha hipótesis no cuenta con mérito suficiente conforme a la configuración de los mercados afectados y la prueba analizada. Más bien el análisis conduce a concluir que el comportamiento de GRUPO FLECHABUS no ha resultado idóneo para afectar negativamente la competencia y el interés económico general (art. 1 de la Ley 25156), según lo siguiente.

- a) La prueba obrante en autos impide concluir que los precios del GRUPO FLECHABUS responden a una estrategia predatoria, porque los boletos analizados no conforman un patrón suficientemente extendido, sistemático y consistente de venta por debajo del costo y por tanto capaz de medrar o excluir a la competencia.
- b) Al momento de incurrir en la estrategia predatoria alegada existían tarifas máximas reguladas en las rutas cuestionadas, la firma no podía en modo alguno asignar una probabilidad alta al recupero de sus pérdidas, mediante tarifas abusivas.
- c) En el periodo comprendido entre la formulación de la tercera denuncia (año 2012) y el año 2016, el GRUPO FLECHABUS disminuyó su participación de mercado en las Trazas N.º 1 y N.º 3, se mantuvo estable en la Traza N.º 2, mientras que en la Traza N.º 4, si bien aumentó su cuota, se encontró sometido a la presión competitiva de BALUT, quien detenta la mayor participación en el mercado en cuestión.
- d) Ninguna de las empresas competidoras del GRUPO FLECHABUS fue efectivamente excluida, en ninguno de los mercados relevantes analizados.

115. Llegados a este punto, vale recordar que las reglas que rigen en la materia de la Ley 25156 han sido diseñadas para proteger la competencia y no los intereses



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

particulares de alguno o varios competidores, bajo el entendimiento de que el bien jurídicamente tutelado es el proceso competitivo, como manera de proteger a los consumidores y al interés económico general.

116. En suma, en este caso no existen elementos que permitan afirmar que los descuentos de precios realizados por el GRUPO FLECHABUS hayan afectado el proceso competitivo, los consumidores ni el interés económico general.

VI. CONCLUSIONES

117. En base a las consideraciones precedentes, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN ordenar el archivo de las actuaciones, de conformidad con lo previsto en el art. 31 de la Ley N.º 25156.

118. Elévese el presente dictamen al SR. SECRETARIO DE COMERCIO, previo paso por la Dirección de Asuntos Jurídicos de la SECRETARÍA DE COMERCIO DEL MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, para su conocimiento.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Hoja Adicional de Firmas Informe gráfico firma conjunta

Número:

Referencia: C. 1285 - Dictamen final

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 34 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.11.30 15:08:22 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.11.30 15:15:22 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.11.30 15:55:35 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.11.30 15:58:06 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2017.11.30 16:17:45 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE
MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT
30715117564
Date: 2017.11.30 16:17:45 -03'00'



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Resolución

Número:

Referencia: EXP-S01:0164011/2009 - ARCHIVO DE ACTUACIONES (C. 1285)

VISTO el Expediente N° S01:0164011/2009 del Registro del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, y

CONSIDERANDO:

Que en el expediente citado en el Visto la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, emitió el Dictamen N° 104 de fecha 30 de noviembre de 2017, recomendando disponer el archivo de las actuaciones iniciadas en virtud de la denuncia interpuesta con fecha 30 de abril de 2009 por el señor Don Juan Carlos CASTILLO (M.I. N° 5.076.697) contra las firmas EMPRESA ALMIRANTE BROWN S.R.L, GONZALEZ TARABELLI S.R.L., y DERUDDER HNOS S.R.L. por abuso de posición dominante, de conformidad a lo previsto en el Artículo 31 de la Ley N° 25.156.

Que, el señor Don Juan Carlos CASTILLO argumentó que las firmas denunciadas vendían pasajes a la Ciudad de Salta, Provincia de SALTA, a precios inferiores a su costo, con una finalidad excusaria.

Que, no existen elementos que permitan afirmar que los descuentos de precios realizados por las firmas denunciadas hayan afectado el proceso competitivo, los consumidores ni el interés económico general.

Que el suscripto comparte los términos del mencionado dictamen, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, incluyéndose como Anexo de la presente.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN ha tomado la intervención que le compete.

Que el infrascripto resulta competente para el dictado del presente acto en virtud de lo establecido en los Artículos 18, 21, 54, 55 y 58 de la Ley N° 25.156, los Decretos Nros. 89 de fecha 25 de enero de 2001, 357 de fecha 21 de febrero de 2002 y sus modificaciones y 718 de fecha 27 de mayo de 2016.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Ordénase el archivo de las presentes actuaciones, conforme lo dispuesto en el Artículo 31 de la Ley N° 25.156.

ARTÍCULO 2°.- Considérase al Dictamen N° 104 de fecha 30 de noviembre de 2017, emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN que, como Anexo IF-2017-30700185-APN-CNDC#MP, forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 3°.- Notifíquese a las firmas interesadas.

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese y archívese.

Digitally signed by BRAUN Miguel
Date: 2018.01.19 12:13:26 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires