

RESOLUCIÓN NÚMERO 26-CDPC-2008-AÑO-III.- COMISION PARA LA DEFENSA Y PROMOCION DE LA COMPETENCIA SESIÓN DEL PLENO NÚMERO 31-2008 Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central, ocho de agosto de dos mil ocho.

VISTO: para resolver el expediente número **025-PIO-8-2007** contentivo de la resolución de investigación y de formulación de cargos, instruidas de oficio, por la Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia (la Comisión), contra la sociedad mercantil denominada CHEVRON CARIBBEAN INC. Antes TEXACO CARIBBEAN INC., por haber incurrido, presuntamente, en prácticas restrictivas atentatorias a la libre competencia, específicamente, la contemplada el numeral 4 del artículo 7 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, en el que se prohíbe: “La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que por su naturaleza o con arreglo a los usos del comercio no guardan relación con el objeto de tales contratos”.

CONSIDERANDO (1): Que con el propósito de investigar los extremos arriba enunciados, la Comisión, mediante providencias de fechas diecisiete y veintinueve de Agosto del año dos mil siete, requirió por escrito de los agentes económicos: CHEVRON CARIBBEAN INC.; COOPERATIVA DE TRANSPORTES PETROLERO LTDA; FLETES E INVERSIONES DE HONDURAS S. de R. L. (FLETINVH), y TRANSPORTES BARAHONA S. de R. L., la presentación de la documentación siguiente: **a)** Contratos de transporte o acarreo de combustibles celebrados durante los últimos diez años entre la sociedad mercantil TEXACO CARIBBEAN INC., ahora CHEVRON CARIBBEAN INC., y la COOPERATIVA DE TRANSPORTE PETROLERO LTDA, (COTRAPEL); así como, los contratos celebrados, durante los últimos cinco años, entre TEXACO CARIBBEAN INC., ahora CHEVRON CARIBBEAN INC., con los agentes económicos TRANSPORTES BARAHONA S. de R. L. y FLETINVH; **b)** Montos pagados en concepto de la relación comercial y el total de montos recibidos, por parte de COTRAPEL, TRANSPORTES BARAHONA S. de R. L. y FLETINVH; **c)** Contratos de asistencia técnica, asesoría, mantenimiento e inspección de transporte y acarreo de combustibles, suscritos en los últimos diez años entre los agentes económicos TEXACO CARIBBEAN INC., ahora conocida como CHEVRON CARIBBEAN INC. y COTRAPEL; y durante los últimos cinco años suscritos con las empresas TRANSPORTES BARAHONA S. de R. L. y FLETINVH; **d)** Montos pagados por COTRAPEL, TRANSPORTES BARAHONA S. de R. L. y FLETINVH, a TEXACO CARIBBEAN INC., ahora CHEVRON CARIBBEAN INC., derivado del Contrato por servicios de asistencia técnica, asesoría, inspección y mantenimiento, así como los montos recibidos por TEXACO CARIBBEAN INC., ahora CHEVRON CARIBBEAN INC.; **e)** Listado de las empresas de transporte contratadas por TEXACO CARIBBEAN INC., ahora CHEVRON CARIBBEAN INC., en los últimos diez años; y **f)** Metodología o proceso empleado por el agente económico TEXACO CARIBBEAN INC., ahora CHEVRON CARIBBEAN INC., para la contratación o selección de las empresas de transporte de combustibles. Dicha información fue proporcionada en los términos solicitados por los agentes económicos involucrados.

CONSIDERANDO (2): Que constan en el expediente de mérito las declaraciones sobre el hecho investigado, efectuadas por los diversos agentes económicos relacionados con el servicio de transporte de combustibles líquidos derivados del petróleo, en donde se relaciona, entre otros factores, lo concerniente a la problemática del transporte y acarreo de combustible; el proceso o metodología de contratación del transporte de combustible de las empresas; la forma de cómo interactuaban estas empresas de transporte de combustible con las empresas importadoras; así como lo referente a los contratos de asesoría, entrenamiento e inspección; lo que se refleja en los términos siguientes:

1. El representante de la Cooperativa de Transporte Petrolero Limitada (Cotrapel), manifestó que la problemática se inicia con la construcción de las terminales por parte de Dippsa en Tela y San Lorenzo, ya que la empresa exige que los servicios de transporte se realicen desde la Terminal de Puerto Cortés, situación que genera distorsión por cuanto los costos adicionales que no reconoce la actual fórmula son trasladados al transportista. Asimismo manifiesta que mantenía tres contratos con la empresa Texaco los cuales finalizaron en el mes de junio del año 2007 uno para el transporte de combustible, otro de servicios y de asesoría y el tercero de la compra del derecho de transportar el 30% del volumen total de las ventas de Texaco, señalando que dicha empresa no les estaba pagando el total de la tarifa que por ley correspondía, a raíz de lo cual la empresa Chevron Texaco, creó un contrato de servicios de asesoría totalmente leonino, (consistente en capacitaciones, exámenes médicos, pruebas de alcoholemia, calibración) el cual estaban en la obligación de firmar ya que en el caso de no hacerlo la compañía mencionada no les firmaba el contrato privado de transporte de combustible y les paralizaría su flota de vehículos para el transporte de combustible (ver folio 22, 23, tomo I, expediente025-PIO-8-2007).
2. El representante de la empresa de Transporte Barahona S. de R. L., manifestó además, que tienen una relación contractual con la empresa Chevron Texaco Caribbean aproximadamente desde hace unos 32 años, bajo ciertas exigencias en cuanto a seguridad y medio ambiente, pero en la actualidad Texaco les practica auditorias anuales y capacitación técnica, las que incluyen exámenes de alcoholemia, revisión de unidades, exámenes médicos, renovación de flota, exigencia de rotulación, controles de velocidad, retroalimentación con el personal etc.; también declaró que actualmente tienen un contrato normal de acarreo de combustible, pero que anteriormente mantenían un contrato de asesoría y otro de acarreo de producto, los que firmaban para mantener una buena relación con Chevron Texaco, esperando que les pagasen la tarifa regulada establecida por el gobierno; por otro lado, el representante de Transportes Barahona dijo que los contratos de asesoría se implementaron desde el inicio de las operaciones de Petrosur venciendo en el mes de julio del año 2006, señalando que a su criterio este tipo de contratos de asesoría imposibilita que otras firmas pudieran prestar el servicio, ya que los costos eran elevados, es decir que desde la apertura de Petrosur, Texaco incorporó al contrato de acarreo un costo adicional que posteriormente se reflejó en un contrato de asesoría, que se volvió una condición indispensable para sostener el contrato de acarreo de combustible. (Folios 377, 378 Tomo II, expediente025-PIO-8-2007).
3. El Representante de la empresa Fletinvh manifestó en sus declaraciones ante los miembros de la Comisión, que su relación contractual con Chevron Caribbean, inició en 1993, como una oportunidad para el acarreo de combustibles a la misma Texaco y plantas térmicas de la ENEE en la Ceiba San Pedro Sula y Tegucigalpa; señaló que el contrato de asesoría que en su tiempo suscribió con Chevron, la compañía lo impartía a los contratistas de este tipo de servicio (de transporte de combustible) desde un tiempo atrás y el mismo consistía en capacitaciones, cursos, entrenamiento, supervisiones de flota, utilización de equipo y herramientas etc. y que por estos servicios de asesoría ellos pagaban a Chevron Texaco una cantidad por mutuo acuerdo.(Folios 1270 al 1272, Tomo IV, expediente025-PIO-8-2007).

CONSIDERANDO (3): Que durante el proceso de investigación la Comisión ordenó la citación del representante de la empresa Chevron Caribbean a fin de que rindiera declaración respecto al proceso o metodología de contratación del transporte de combustible de la empresa, destacando dicha empresa, entre otros aspectos, que Chevron no maneja su propia flota de transporte por lo que había suscrito contratos con varias empresas percatándose con el tiempo que el servicio contratado no reunía las condiciones de seguridad requeridos para el acarreo de este tipo de producto, por

lo que decidieron adoptar un proceso de selección y contratación de prestadores de servicios de transporte, educando a las empresas a efecto de garantizar la seguridad en todos los aspectos que involucra al servicio de transporte, corriendo consecuentemente, con los gastos de asesoría, pruebas de alcoholemia y médicas etc.; señaló además que el asesoramiento lo practican todos los días, y que consistía en exámenes de alcoholemia, prueba de llantas, el cómo conducir en las carreteras de equipo pesado etc., se contrató para tal efecto, una empresa para entrenar el personal. Asimismo, en lo que respecta a los contratos de asesoría, entrenamiento e inspección aludidos, el apoderado legal de Chevron manifestó que este contrato, no era requisito para la firma del contrato de transporte, y que el contrato de asesoría, se efectuó con el fin de que el transportista puedan proveer ese servicio de la mejor manera, ya que en Honduras no hay quien provea este servicio, corriendo por un tiempo con los costos que implica el servicio de entrenamiento, pero que posteriormente dichos gastos fueron trasladado o asumidos por los proveedores del servicio de transporte de combustible. (Folios 365 al 367, tomo I expediente 025-PIO-8-2007). De igual forma, consta la declaración en el sentido de que la firma del Contrato de Asesoría, Entrenamiento e Inspección, según los comparecientes, no era requisito para suscribir el Contrato de Transporte, y cuya finalidad es que los transportistas puedan proveer el servicio para el cual fueron contratados en la debida forma, ya que en Honduras no existen personas naturales o jurídicas que puedan proveerlo.

CONSIDERANDO (4): Que la Direcciones Técnica, Económica y Legal, tomaron en consideración para el respectivo análisis la identificación de mercado relevante, posición de dominio, estructura de la industria en cuestión, marco legal del transporte, instrumentos jurídicos y contratos relacionados.- En ese sentido, los órganos consultivos antes mencionados concluyeron que: **a)** La empresa investigada Chevron Caribbean Inc., antes Texaco Caribbean Inc. ostenta una alta participación (51.6%) en el mercado primario de combustibles líquidos derivados del petróleo, lo cual le brinda una posición de dominio o participación notable de mercado al momento de adquirir los servicios de transporte en el mercado vinculado, esto es, el de servicios de transporte. **b)** Los servicios que el contrato de transporte (contrato principal) exigía respecto a las obligaciones que el transportista debiera observar en el cuidado y conservación de sus unidades y tanques, para prestar el servicio de acarreo de combustible, eran brindados en forma exclusiva por la empresa investigada, subordinando la firma del contrato principal a la prestación de dichos servicios, convirtiéndose el contrato de asesoría en un servicio atado. **c)** Queda evidenciado que los contratos de asesoría perseguían el objetivo primordial de obtener una menor tarifa de transporte o aprovechar las ventajas en la disminución de costos que le facilitaría una eventual posibilidad de estar integrada con su propia flota de transporte (integración vertical oculta) y obtener una rentabilidad que le asegurara mantener su nivel de participación en el mercado. De esta forma, la tarifa de pago obtenida (tarifa oficial de acarreo menos la tarifa por asesoramiento) le aseguraba a la empresa Chevron Caribbean Inc., antes Texaco Caribbean Inc. transportar sus combustibles desde su Terminal en Puerto Cortes a cualquier zona del país y obtener similares márgenes de rentabilidad como si transportara combustible desde la Terminal más cercana que correspondería a un competidor. **d)** El contenido de los contratos de asesoría permiten inferir que la empresa investigada explotó abusivamente su posición dominante en perjuicio de sus proveedores, deteriorando la situación financiera de los mismos con el consecuente daño a la competencia, ya que se restringió la libertad de los proveedores al imponérselos, en forma arbitraria, condiciones para la firma del contrato principal de transporte de combustibles. **e)** La práctica ejercida por la empresa Chevron Caribbean Inc., antes Texaco Caribbean Inc., mediante la subordinación (atado) de la firma del contrato principal a la firma de un contrato de asesoría, entrenamiento e inspección, infringe presuntamente las normas de competencia relativas a la prohibición descrita en el

artículo 7 numeral 4 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, el que prohíbe: “la subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que por su naturaleza o con arreglo a los usos del comercio no guardan relación con el objeto de tales contratos”.

CONSIDERANDO (5): Que en fecha 7 de diciembre del 2007, mediante Resolución Número 033-CDPC-II-2007, la Comisión procedió a formular cargos, contra la sociedad mercantil CHEVRON CARIBBEAN INC., por haber incurrido, presuntamente, en prácticas restrictivas atentatorias a la libre competencia, específicamente, la contemplada el numeral 4 del artículo 7 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, en el que se prohíbe: “La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que por su naturaleza o con arreglo a los usos del comercio no guardan relación con el objeto de tales contratos”.

CONSIDERANDO (6): Que de conformidad con el procedimiento establecido en la ley, se procedió a notificar en fecha 12 de diciembre del 2007, los cargos al agente económico antes descrito otorgándole la oportunidad procesal, para que en el plazo de treinta días hábiles formularan la respectiva contestación y la proposición de pruebas, los que se reflejan en los medios de prueba evacuados, y expuestos en los términos siguientes:

1. **MEDIO DE PRUEBA NUMERO UNO DENOMINADO INSPECCION:** con el que se solicitó inspección en las instalaciones de la empresa REFTEXA ubicada en el Departamento de Puerto Cortés, a fin de inspeccionar los documentos y demás soportes correspondientes a los transportistas Cooperativa de Transporte Petrolero LTDA., Fletes e Inversiones de Honduras S. de R. L. y Transportes Barahona, a efecto de probar el contenido de los servicios de asesoría prestados por TEXACO a los transportistas y cómo estos servicios generaban eficiencia económica y bienestar al consumidor (previniendo accidentes, garantizando la calidad del combustible y optimizando la distribución del mismo); así como probar algunos de los costos en que incurría TEXACO para prestar dichos servicios, pudiéndose evacuar parcialmente lo solicitado en el medio de prueba, constatándose lo siguiente: que en las instalaciones de la empresa existe una sala destinada para el uso exclusivo de los conductores de las cisternas, en la cual esperan a ser llamados para cargar el producto (derivados del petróleo); además se constató que existen dos planteles, uno en el que sólo ingresan camiones (cisternas) que operan para Texaco y en el segundo, ingresan solamente las cisternas que tienen orden de llenado y ello aplica para todos los clientes de la empresa (Esso, Shell, Texaco, Copena, etc.); asimismo se constató información sobre el costo total mensual en que incurre la empresa por la seguridad general de las instalaciones, mediante vista de factura número 63,918 de fecha 1 de octubre del 2006 extendida por la Empresa de Servicios Especiales S. A. (ESE) por la cantidad de L.159,958.40.
2. **MEDIO DE PRUEBA NUMERO DOS DENOMINADO INSPECCION:** consistente en la inspección a las instalaciones de la Comisión Administradora de Petróleo, específicamente a la Sección de Estadísticas y Balance Petrolero, ubicado en la Ciudad de Comayagüela, a fin de constatar el porcentaje de participación que ostenta Texaco en ventas de combustible, por empresa distribuidora basados en los consumos totales del país correspondiente a los años del 2002 al 2007, con el fin de probar que Texaco no ostenta el 51.6% de cuota de mercado; constatándose en la evacuación de dicho medio probatorio que la participación de texaco en ventas de combustible en el año 2006 por el tipo de producto, refleja lo siguiente: combustibles líquidos 30.2%; Fuel Oil 77.47%; LPG 19.51%; asimismo, para el año 2007 se reflejan los siguientes datos: combustibles líquidos 29.63%; Fuel Oil 78.38% y en LPG 12.88%.

3. **MEDIO DE PRUEBA NUMERO TRES DENOMINADO INSPECCION:** consistente en la inspección a las instalaciones de la Dirección General de Transporte, adscrita a la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda; a fin de verificar: 1) el sistema automatizado de gestión de transporte (SAGT), el número de transportistas a nivel nacional autorizados para ofrecer servicios de carga; 2) si existen empresas de transporte que, de acuerdo a los permisos concedidos pueden prestar sus servicios a distintos tipos de empresas transportando distintos tipos de carga; 3) la existencia de alguna empresa de transporte que pueda, de acuerdo a los permisos y licencias que ostentan, transportar combustible y otro producto distinto; 4) si alguna de las empresas (Cooperativa de Transporte Petrolero LTDA, Fletes e Inversiones de Honduras S. de R. L. y Transportes Barahona), por los permisos que ostentan, podrían transportar actualmente otros productos distintos al combustible o derivados del petróleo. Constatándose con dicho medio de prueba, que en el sistema SAGT el número autorizado es de 32,030 certificados; así como el hecho de que una empresa puede transportar diferente carga a diferentes empresas; y que las empresas tales como: la Cooperativa de Transporte Petrolero LTDA sólo transporta combustible y actualmente cuenta con 71 unidades y el número de registro se identifica con la letra "C"; la empresa Fletes e Inversiones de Honduras S. de R. L., tienen tanques, cabezales y carrocería corriente y por el tipo de permiso puede transportar cualquier otro producto y, cuenta con 81 certificados autorizados, 19 para combustible y que la empresa Transportes Barahona tienen remolques, cabezales y carrocería corriente y no aparece para transporte especializado.
4. **MEDIO DE PRUEBA NUMERO CUATRO DENOMINADO INSPECCION:** consistente en la inspección en las instalaciones de Texaco, en la ciudad de San Pedro Sula, a efecto de inspeccionar la planilla de Texaco referentes al recurso humano contratado para prestar los diferentes servicios de asesoría durante el período sujeto a la investigación, con el objeto de determinar si Texaco incurría en costos o no para la prestación del contrato de asesoría brindado a los transportistas; constatándose en la evacuación del mismo lo siguiente: que las planillas del personal se divide en tres áreas: (1) Terminal de almacenamiento, (2) Departamento de logística y (3) Transporte y departamento de servicio al cliente. (se adjuntaron documentos relativos a las planillas de personal de varios períodos y gráficas de sueldos y salarios).

CONSIDERANDO (7): Que habiéndose evacuado la audiencia de los informes finales, la Dirección Técnica dio por recibido en fecha 23 de abril del 2008 el expediente de mérito, a efecto de que emitiera los informes y dictámenes solicitados por la Comisión, como diligencia previa a la emisión de la respectiva resolución. En este sentido, consta en el expediente administrativo, el análisis económico de la Dirección Económica presentado en fecha 19 de junio del 2008, en el que se destaca cada una de las valoraciones a los argumentos de descargo presentados por la empresa Chevron Caribbean inc., las que se circunscriben estrictamente a los aspectos y elementos económicos planteados en los descargos presentados por dicha empresa. Asimismo, consta en el expediente de mérito el dictamen legal de la Dirección Legal presentado en fecha 3 de julio del 2008, en el que se hace una descripción de la relación de los actos y diligencias sustanciadas durante el procedimiento sancionador, analizando también en forma puntual, como elemento de convicción, el impacto que produce la intervención gubernamental a través de regulaciones proteccionistas y restrictivas de la libre competencia. Es decir, se examinaron dos tipos de normativas que aplican actualmente al servicio de transporte terrestre de los combustibles líquidos derivados del petróleo, así: una, contenida en el Decreto No. 319-1976, específicamente el Artículo 3 de la Ley de Transporte, en la que se dispone que: *“Se reserva exclusivamente a las personas naturales o jurídicas hondureñas, de interés público o particular, el derecho de prestar el servicio de transporte interno, debiendo organizarse profesionalmente al*

efecto, salvo los casos expresamente establecidos por la Ley. El servicio tendrá como finalidad, la eficiencia y economía en beneficio del usuario”, cuyo objetivo es limitar la participación de libre acceso al mercado de transporte de combustible, esto es, la libertad, que en el caso que se analiza, cada importador de nacionalidad extranjera pueda tener opciones para elegir, bajo criterios de eficiencia, entre contar o no con su propia flota de transporte, o que puedan tener opciones de elección entre adquirir dicho servicio de proveedores nacionales o internacionales; y dos, la contenida en el Acuerdo No. 17-2005 del 1 de agosto del 2005 y sus respectivas modificaciones, relacionada con el costo de ida y regreso a los diferentes puntos geográficos del país en función del costo por kilómetro recorrido, o sea se establece o fija el factor costo kilómetro recorrido del transporte terrestre de los combustibles líquidos derivados del petróleo, constituyéndose ambos tipos de regulaciones en instrumentos que por su naturaleza proteccionista y restrictiva, no producen ningún grado de competencia en este segmento del mercado. Es decir, los agentes económicos que participan en esta etapa del mercado, al tener que coexistir con estas limitaciones, no están frente a un escenario de libre competencia propiamente dicho sino que se encuentran ante un mercado regulado tanto, por el lado del acceso en la que se reserva la provisión del servicio de transporte terrestre a los hondureños, como por el lado, del precio en la que se fija el costo por kilómetro recorrido. Es más, desde la perspectiva de la libre competencia es pertinente considerar que al tratarse de un sector regulado no se puede esperar un libre ejercicio del derecho de competencia en la etapa de la distribución de combustibles líquidos. De ahí que es admisible considerar que, si bien es cierto existen indicios de una explotación abusiva en contra de los transportistas antes relacionados, también es cierto que la distorsión al libre mercado de transporte de combustible líquidos derivados del petróleo, y por ende, a la libre competencia en dicha etapa del mercado, es producida fundamentalmente por las regulaciones antes descritas.

CONSIDERANDO (8): Que en consonancia con lo expuesto en la consideración anterior, se resalta la concurrencia de varios factores adicionales que surgieron durante la sustanciación del procedimiento sancionador, en lo atinente al análisis del Mercado Relevante (definido en función del mercado de productos y del mercado geográfico) en el que originalmente se le atribuyó a la empresa investigada Chevron Caribbean Inc., tener una alta participación (51.6%) en el mercado primario de combustibles líquidos derivados del petróleo, lo que le permitía una posición de dominio o participación notable de mercado al momento de adquirir los servicios de transporte en el mercado vinculado, esto es, el de servicios de transporte de combustible. En particular, resulta importante revalorar el factor de las barreras legales en el análisis, para considerar las limitaciones que puedan derivarse del análisis original del mercado relevante en la etapa de distribución. Así pues, puede observarse que al atribuir o derivar del mercado primario de combustibles líquidos derivados del petróleo, también un poder de dominio en el mercado de transporte de combustible, sin valorar los efectos regulatorios antes relacionados, dicha determinación sobre el cálculo de la participación notable en el mercado afectado puede estar sesgado, ya que dicho factor altera o potencia la composición del número de participantes, el que se ve reducido por los efectos de la intervención administrativa. En otras palabras, los efectos restrictivos o discriminatorios que producen las regulaciones, no permiten incluir, entre los participantes en dicho mercado a las empresas con mayores grados de integración vertical, esto es, aquellos agentes económicos que por ostentar la nacionalidad hondureña pueden contar con su propia flota de transporte, aunque por otro lado y si ese fuese el caso, también se verían limitados para tener opciones de elección entre adquirir dicho servicio de proveedores nacionales o internacionales. Este factor es de especial relevancia para advertir que esa supuesta condición de posición dominante en la demanda que presumiblemente ostenta Chevron Caribbean Inc., pueda deberse al efecto adverso a la libre competencia que generan las regulaciones antes aludidas,

ya que si se calculase su participación, bajo un escenario estricto de libre competencia, o sea, sin regulación, entonces ésta alcanzaría porcentajes de participación, siempre de liderazgo en la importación de combustibles, pero distante de una posición de dominio, como se demuestra en el análisis económico en donde se describen porcentajes de participación de dicha empresa como los siguientes: 20.47% en el 2007; 18.78% en el 2006; 21.67% en el 2005, y 25.39% en el 2004. Desde esta perspectiva, no obstante las valoraciones a los argumentos de descargo presentados por la empresa Chevron Caribbean inc., es razonable inferir que el análisis del mercado relevante analizado originalmente no consideró el elemento de convicción, que relaciona los efectos restrictivos que produce la intervención gubernamental mediante las mencionadas regulaciones, y por tanto, no puede esperarse un libre ejercicio del derecho de competencia en la etapa de la distribución de combustibles líquidos, que es precisamente el objeto protegido por la Ley.

CONSIDERANDO (9): Que la Dirección Técnica tomando en consideración los dictámenes de la direcciones económica y legal, es de la opinión que se desestimen los cargos que de oficio le formulara la Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia a la sociedad mercantil denominada CHEVRON CARIBBEAN INC., antes TEXACO CARIBBEAN INC., por la supuesta comisión de prácticas restrictivas atentatorias a la libre competencia, específicamente, la contemplada en el numeral 4 del artículo 7 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, en virtud de que no obstante la desestimación, desde el punto de vista económico, de los argumentos de descargo presentados por la empresa Chevron Caribbean inc., el elemento de convicción planteado por la Dirección Legal relativo a los efectos que produce la intervención gubernamental a través de regulaciones proteccionistas y restrictivas de la libre competencia, específicamente el Decreto No. 319-1976 sobre la Ley de Transporte y el Acuerdo No. 17-2005 del 1 de agosto del 2005, con sus respectivas modificaciones, no puede esperarse un libre ejercicio del derecho de competencia en la etapa de la distribución de combustibles líquidos, que es precisamente el objeto protegido por la Ley.

CONSIDERANDO (10): Que de conformidad con la ley las resoluciones que pongan fin al procedimiento, en su parte de dispositiva decidirán todas las cuestiones planteadas por los interesados y cuantas del expediente resulten, hayan sido o no promovidas por aquellos.

CONSIDERANDO (11): Que habiéndose considerado, previo a emitir la presente resolución, los dictámenes correspondientes conforme lo establece la Ley de Procedimiento Administrativo, esta Comisión determina procedente desestimar los cargos que de oficio le formulara la Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia a la sociedad mercantil denominada CHEVRON CARIBBEAN INC. Antes TEXACO CARIBBEAN INC., por la supuesta realización de prácticas restrictivas atentatorias a la libre competencia, específicamente, la contemplada en el numeral 4 del artículo 7 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia.

POR TANTO:

La Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia, en uso de sus atribuciones y en aplicación a lo establecido en los artículos: 1, 80 y 82, de la Constitución de la República; 1, 116, y 122 de la Ley General de la Administración Pública; 1, 2, 3, 4, 7 No. 4), 22, 34 No. 2), 49, 50, y demás aplicables de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia; 1, 2, 5, 7 inciso e), 39, 40, 45, 46, 49, 50, 55, 59, 65, 67, 78, y demás aplicables del Reglamento de la Ley; 1, 22, 24, 25, 26, 27, 68, 72, 74, 83, 87, 121 y demás aplicables de la Ley de Procedimiento Administrativo.

RESUELVE:

PRIMERO: DESESTIMAR los cargos que de oficio le formulara la Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia a la sociedad mercantil denominada CHEVRON CARIBBEAN INC., antes TEXACO CARIBBEAN INC., por la supuesta comisión de prácticas restrictivas atentatorias a la libre competencia, específicamente, la contemplada en el numeral 4 del artículo 7 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, ya que con la existencia de regulaciones gubernamentales proteccionistas y restrictivas de la libre competencia en la etapa de la distribución de combustibles líquidos se le ha impedido a dicha sociedad mercantil una participación de libre acceso al mercado de transporte de combustible, teniendo como efecto la anulación de posibilidades de contar con opciones para elegir, bajo criterios de eficiencia, entre disponer o no de su propia flota de transporte, o que ésta puedan tener opciones de elección entre adquirir dicho servicio de proveedores nacionales o internacionales; así como el desincentivo y las distorsiones que se generan por la fijación del costo de ida y regreso a los diferentes puntos geográficos del país en función del costo por kilómetro recorrido (factor costo kilómetro recorrido del transporte terrestre de los combustibles líquidos derivados del petróleo). En ese sentido, en virtud del factor distorsionador que produce la intervención gubernamental a través de las normativas antes relacionadas, es válido argumentar que no puede esperarse un libre ejercicio del derecho de competencia en la etapa de la distribución de combustibles líquidos, que es precisamente el objeto protegido por la Ley.

SEGUNDO: Para los efectos legales correspondientes instrúyase a la Secretaría General para que proceda a notificar la presente Resolución a los apoderados legales de la parte interesada. **NOTIFÍQUESE.**

OSCAR LANZA ROSALES
Presidente

JUAN ÁNGEL DÍAZ LÓPEZ
Secretario General