
REPÚBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA
LIBRE COMPETENCIA

SENTENCIA N° 193 /2024

Santiago, dos de julio de dos mil veinticuatro.

PROCEDIMIENTO: Contencioso
ROL: C N° 438-22
DEMANDANTE: Víctor René Vidal Ojeda
DEMANDADOS: 1. Empresa de Transporte de Pasajeros San Pedro N° 11 S.A.
2. Jaime Rail Carrasco
3. Jorge Troncoso Barrueto
4. Juan Carlos Aravena Ruiz

CONTENIDO

I. PARTE EXPOSITIVA.....	2
A. DEMANDA DE VÍCTOR VIDAL OJEDA.....	2
B. EXCEPCIÓN DILATORIA DE INCOMPETENCIA ABSOLUTA	5
C. CONTESTACIÓN DE EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS SAN PEDRO N° 11 S.A., JAIME RAIL CARRASCO, JORGE TRONCOSO BARRUETO Y JUAN CARLOS ARAVENA RUIZ.....	7
D. RESOLUCIÓN QUE RECIBE LA CAUSA A PRUEBA	10
E. ANTECEDENTES PROBATORIOS.....	10
F. INFORMES.....	11
G. AUTOS EN RELACIÓN Y VISTA DE LA CAUSA	11
II. PARTE CONSIDERATIVA	11
A. NORMATIVA APLICABLE E INDUSTRIA	11
B. RESUMEN DE LA CONTROVERSIA.....	13
C. HECHOS ESTABLECIDOS EN EL PROCESO.....	14
D. MERCADO RELEVANTE Y CONDICIONES DE COMPETENCIA.....	15
E. ANÁLISIS DE LAS CONDUCTAS IMPUTADAS	19
III. PARTE RESOLUTIVA	22

I.PARTE EXPOSITIVA

VISTOS:

A. DEMANDA DE VÍCTOR VIDAL OJEDA

1. A folio 15, el cinco de enero de 2022, comparece Víctor Vidal Ojeda, chofer, domiciliado para estos efectos en García Reyes N 496, ciudad de Valdivia, quien deduce demanda por infracción al artículo tercero inciso segundo letras a), b) y c) del Decreto Ley N° 211 en contra de Empresa de Transporte de Pasajeros San Pedro N° 11 S.A. (“Línea N° 11”), representada por Jaime Rail Carrasco, comerciante, Jaime Rail Carrasco, Jorge Troncoso Barrueto, comerciante y Juan Carlos Aravena Ruiz, comerciante (“Demandados”), todos domiciliados para estos efectos en Avenida René Schneider N° 4090, ciudad de Valdivia, solicita sea acogida la demanda y declarar en definitiva que **(a)** los demandados, directa o indirectamente, han incurrido en prácticas atentatorias contra la libre competencia, que han implicado la separación y expulsión fáctica de las actividades comerciales, de sustento personal, y familiar del demandante; **(b)** que como consecuencia de lo anterior, se disponga el término a las conductas señaladas en la forma que en derecho es menester; **(c)** si el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“TDLC” o Tribunal) lo estima pertinente, se dicten las reglas, órdenes y limitaciones a las cuáles habrá de sujetarse la actividad y gestión de los demandados en relación al demandante; **(d)** que los demandados, en tanto personas jurídicas, así como sus representantes y administradores, en tanto personas naturales, sean condenados individual, conjunta y/o solidariamente al pago de multas a beneficio fiscal, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 26 del D.L. N° 211 del modo y por los montos expresados en el punto 19 del libelo, o del modo y por los montos que el Tribunal determine, todo ello con costas.

1.1. En primer lugar, expone antecedentes de contexto, explicando que es un empresario de locomoción colectiva urbana de pasajeros en Valdivia, siendo socio de la empresa demandada, así como de la Asociación Gremial de Dueños de Taxibuses de Valdivia.

1.2. Asimismo, se refiere a la causa donde se acusó de colusión a líneas de taxibuses de la ciudad de Valdivia, tramitada bajo el rol C 244-12 de este Tribunal. Destaca que la asociación gremial –de la que el demandante era dirigente– y dos líneas contrataron una determinada asesoría legal, mientras que las demás líneas del recorrido optaron por otra, resultando mínimamente sancionados los primeros. A partir de lo anterior, un sector importante de los empresarios transportistas que optaron por la asesoría diversa- acusó al demandante como responsable del resultado obtenido, sufriendo de diversas conductas (acciones y omisiones) y agresiones en su contra.

1.3. Luego, menciona una denuncia presentada en su contra ante la Línea N° 11, el Juzgado de Policía Local y la Seremi de Transportes de la Región de los Ríos, en que se le acusó de no haberse estacionado en el paradero correspondiente y cerrar la puerta del taxibus imprudentemente, dejando en éste a un estudiante, ignorando señales de ayuda.

1.4. A raíz de esta denuncia, relata haber sido sancionado, excluido e impedido de desempeñar sus actividades comerciales sin ningún procedimiento sancionatorio. Así, expone una línea temporal de sucesos relevantes: **(a)** el 16 de mayo ocurrieron los hechos de la denuncia; **(b)** el 31 de mayo se efectuó la denuncia; **(c)** con la misma fecha la Seremi informó de la denuncia a la Línea N° 11 y requirió la remisión de una respuesta; **(d)** el 7 de junio se le indicó al demandante que “no tenía salida” y que debía hablar con los jefes, frente a lo cual se dirigió a Carabineros para estampar una denuncia; **(e)** el 8 de junio el demandante toma conocimiento de la denuncia al dirigirse a la Seremi; **(f)** el 11 de junio dirigió carta al representante legal de la Línea N° 11 respondiendo a la denuncia; **(g)** el 14 de junio el representante legal de la Línea N° 11 remitió a la Seremi la respuesta al caso, planteando que el demandante hizo caso omiso a informar; **(h)** el 20 de junio el demandante se reunió con el demandado Jorge Troncoso secretario de la Línea N° 11, firmando ciertos documentos de los que no se le dio copia; **(i)** el 22 de junio el demandante fue citado a la oficina del Terminal, donde se habría percatado que el objetivo de los demandados era echarlo de la Línea; **(j)** el 13 de agosto el demandante fue informado que su cupo había comenzado a ser utilizada por la máquina del demandado Juan Carlos Aravena.

1.5. De acuerdo con el relato del demandante, Jaime Rail le reconoció en la reunión signada con el **(i)** precedente que la época en que se produjo el cambio de cartola de recorrido de su vehículo fue la ocasión perfecta para echarlo.

1.6. En cuanto a la querrela presentada por el demandante, el Ministerio Público decidió no perseverar en la investigación al asumir que el conflicto era de orden civil y no criminal.

1.7. En relación con la actividad comercial, regulación y mercado relevante, señala que conforme con los artículos 6° y 19 del Decreto Supremo N° 212/92 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (“MTT”), el transporte público de pasajeros se clasificaría en urbano, rural e interurbano. El caso de autos se relaciona al transporte público mayor urbano de pasajeros.

1.8. En Valdivia, tal actividad está compuesta por aproximadamente 10 líneas de taxibuses que transportan entre un 70% y 75% de los pasajeros. La Línea demandada efectúa el recorrido aproximado de Avenida René Schneider, Centro, Rubén Darío, a través de 30 taxibuses aproximadamente.

1.9. Indica que la Línea N° 11 se organiza a través de una sociedad anónima con 16 socios, entre ellos él con un 6,7% del capital social. Describe que la actividad comercial se presta a través de los siguientes actores o intervinientes: **(a)** socios que no prestan el servicio de transporte por no ser dueños, arrendatarios ni comodatarios de ningún vehículo de transporte, pero que se les reconoce como dueños de un “cupo”, el que arriendan o ceden su uso y goce; **(b)** socios que no prestan el servicio de transporte por no ser dueños, arrendatarios ni comodatarios de ningún vehículo de transporte, pero que han vendido su cupo a un tercero; **(c)** socios que prestan el servicio al ser dueños de vehículos de transporte y de un cupo; **(d)** socios que prestan efectivamente el servicio de transporte al ser dueños de vehículos de transporte pero no son dueños de cupo y por lo tanto lo arriendan o consiguen que se les ceda uno; **(e)** quienes no son socios pero son dueños de un cupo y en base a ello prestan efectivamente el servicio de transporte; **(f)** socios que tampoco son dueños de un cupo, pero prestan el servicio al constituirse en arrendatarios de cupos con la línea.

1.10. El demandante sostiene que se encuentra dentro de la situación prevista en la letra **(c)** precedente y el mercado relevante es materialmente desempeñado por una gran mayoría de intervinientes que se enmarcan en las letras **(e)** precedente.

1.11. A su vez señala que se produjo una concentración en el dominio del capital social de las sociedades titulares, como también de la administración de éstas, sin contrapesos de ninguna especie, y muchas veces con el “amparo” de las autoridades fiscalizadoras que habrían cedido ante el “poder” omnímoto de las demandantes.

1.12. Luego manifiesta que la conducta basal es su expulsión y la de su vehículo de la actividad comercial, la que se construyó y materializó en **(a)** amenazas y agresiones por parte de los controladores de la sociedad y terceros dependientes de estos; **(b)** no ser citado a las reuniones de la empresa; **(c)** no entregar ningún tipo de información respecto a la gestión de la empresa; **(d)** instalación de cadenas a la entrada de los pozos y candados a llaves en el Terminal de Línea N° 11; **(e)** la sanción desde el 12 de junio de 2018 de impedirle desarrollar su única actividad económica sin un procedimiento sancionatorio; y **(f)** que la sanción se extendió a su vehículo.

1.13. Destaca que los hechos ilegales y abusivos se han materializado continuamente, hasta la presentación de la demanda. En efecto, se le privó de renovar su “cartola de recorrido”, lo que a la vez le impidió efectuar la revisión de su vehículo y, en definitiva, tuvo efectos en las demás líneas y en todo el transporte público del país. Además, se le privó de los subsidios legales, como también se desviaron tales fondos a terceros que explotan su cupo.

1.14. Posteriormente, se refiere a la normativa que acusa como infringida, señalando que todos los hechos y conductas descritos precedentemente dan cuenta de infracciones al artículo 3° inciso segundo letras a), b) y c).

1.15. En cuanto a las sanciones que pide, solicita **(a)** poner término a los actos, contratos, convenios, sistemas, acuerdos y conductas que resultan contrarios a las disposiciones del D.L. N° 211 y han implicado de hecho la expulsión del demandante de sus actividades comerciales; **(b)** ordenar la disolución de la Línea 11; **(c)** aplicar multas hasta por un 30% de las ventas del infractor correspondientes a la línea de servicios asociada a la infracción por el período en que esta se ha extendido o hasta el doble de su beneficio económico; **(d)** en subsidio, en caso de que estos elementos no sean posibles de determinar, solicita aplicar una multa de 500 Unidades Tributarias Anuales o la que este Tribunal determine, con especial declaración de que responderán solidariamente los directores y administradores de la sociedad demandada, así como aquellas personas que se hayan beneficiado del acto respectivo en tanto hubieren participado en la realización del mismo, como ocurre con los demandados Jaime Rail Carrasco, Jorge Troncoso Barrueto y Juan Carlos Aravena Ruiz.

1.16. En definitiva, solicita acoger el libelo declarando que: **(a)** los demandados, directa e indirectamente, han incurrido en prácticas atentatorias contra la libre competencia; **(b)** que se dispone el término inmediato de las conductas señaladas; **(c)** que, si el Tribunal lo estima pertinente, se dicten las reglas, órdenes y limitaciones a las cuales deberá sujetarse la actividad y gestión de los demandados en relación con el demandante; **(d)** condenar individual, conjunta y/o solidariamente a los demandados al pago de multas a beneficio fiscal; **(e)** condenar en costas a los demandados.

B. EXCEPCIÓN DILATORIA DE INCOMPETENCIA ABSOLUTA

2. Mediante presentación de fecha 4 de julio del 2022, a folio 46, los demandados interpusieron excepción dilatoria de incompetencia absoluta en base a las siguientes consideraciones.

2.1. Los demandados argumentan que los hechos presentados en la demanda no tienen relación con la normativa de libre competencia ni con la competencia del Tribunal. Señalan que la sanción impuesta al demandante por la infracción de tránsito contradice la afirmación de que la denuncia quedó sin sanción. Asimismo, mencionan que la Empresa de Transporte de Pasajeros San Pedro N° 11 S.A. respondió adecuadamente a un reclamo presentado ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para evitar sanciones por el comportamiento del demandante.

2.2. A continuación, destacan que la acción penal del demandante no prosperó, ya que el Ministerio Público decidió no perseverar en el procedimiento, y la

solicitud de reapertura del caso fue rechazada por falta de nuevos antecedentes. Además, explican que la autorización del Cartón de Recorrido es competencia del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y no de la empresa de transporte ni de sus accionistas, quienes operan como una sociedad anónima con un directorio colegiado.

2.3. Luego, plantean que el TDLC corresponde a un tribunal especial e independiente dedicado exclusivamente a asuntos de libre competencia. Se cita el artículo 5 del D.L. N° 211, que define las funciones del mismo, y el artículo 18 del tal decreto, que establece las competencias del Tribunal para conocer situaciones que constituyan infracciones a la ley. A su vez se recurre a un informe de la Fiscalía Nacional Económica (2010-2017) que define la competencia como la capacidad de las empresas para tomar decisiones económicas de forma independiente en aspectos como precios, producción y cuotas de mercado.

2.4. También mencionan modificaciones introducidas en 2016 a la Ley N° 18.696, que regula el transporte público de pasajeros, estableciendo condiciones de operación, utilización de vías, tarifas, programación vial, entre otros. Afirman que el incumplimiento de estas regulaciones impediría la operación de la Línea N° 11.

2.5. Por otra parte, se detallan las exigencias de la normativa sectorial que afectan a la operación de la empresa, como flota mínima y máxima, fijación de tarifas, áreas exclusivas de circulación, cumplimiento de programas operacionales, y el uso de sistemas GPS y dispositivos móviles para el control y seguimiento de los servicios de transporte.

2.6. Se destaca que la demanda no relata hechos que impidan, restrinjan o entorpezcan la libre competencia, por lo que no estaríamos ante conductas de precios abusivos, discriminatorios, ni de abuso de una posición dominante en el mercado. Por tanto, el conflicto de autos no caería dentro de la competencia del TDLC, sino que sería más bien un conflicto entre accionistas de una sociedad anónima, administrada por un directorio elegido por sus propios accionistas.

2.7. En este sentido, sostienen que los estatutos de la Línea N° 11 disponen que los conflictos entre accionistas deben ser resueltos por un árbitro arbitrador, designado de común acuerdo por el tribunal competente ordinario de justicia, en cumplimiento del mandato legal establecido en el Código Orgánico de Tribunales. Esto implica que el TDLC no sería el tribunal competente para resolver este tipo de disputas internas de la empresa, ya que estas deben ser sometidas a arbitraje forzoso.

2.8. En resumen, las demandadas solicitan que el TDLC se abstenga de conocer el asunto presentado, ya que no tiene competencia sobre las materias expuestas

en la demanda, las cuales deben ser resueltas por un árbitro arbitrador según los estatutos de la empresa y la normativa vigente.

2.9. A folio 47 se dio traslado a la demandante de la excepción de incompetencia, el que no fue evacuado.

2.10. A folio 56, mediante resolución de fecha 9 de agosto del 2022, el Tribunal rechazó la excepción dilatoria, concluyendo que determinar si los hechos imputados constituyen una infracción al D.L. N° 211, así como evaluar la calidad de las alegaciones y peticiones contenidas en la demanda, es un ejercicio que debe realizarse en la sentencia definitiva, basándose en el mérito de los antecedentes que se aporten durante el proceso. Respecto a la alegación de inexistencia de un interés general en las conductas imputadas, se señaló que la necesidad de considerar que la capacidad de una conducta para lesionar o poner en peligro el bien jurídico protegido por el D.L. N° 211 es precisamente el objeto del proceso contencioso regulado en los artículos 19 y siguientes de dicho cuerpo legal, y debe resolverse en la sentencia definitiva. Por lo tanto, se establece que este incidente no resulta ser el momento procesal adecuado para pronunciarse sobre la aptitud de la conducta imputada para restringir o entorpecer la libre competencia. Además, se agrega que el hecho de que la Ley N° 18.046 y los estatutos de la sociedad establezcan que cualquier conflicto entre accionistas o entre estos y la sociedad o sus administradores debe ser materia de arbitraje forzoso, no impide que el TDLC pueda conocer las infracciones al D.L. N° 211, ya que se trata de normas de orden público.

2.11. En conclusión, el Tribunal debe conocer y evaluar las conductas imputadas en la demanda dentro del marco de sus competencias y regulaciones de orden público, dejando el análisis detallado y definitivo de estas para esta sentencia final.

C. CONTESTACIÓN DE EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS SAN PEDRO N° 11 S.A., JAIME RAIL CARRASCO, JORGE TRONCOSO BARRUETO Y JUAN CARLOS ARAVENA RUIZ

3. A folio 59, el 22 de agosto de 2022, los Demandados contestaron la demanda, solicitando su rechazo con condena en costas en atención a los argumentos que a continuación se exponen.

3.1. En primer lugar, sostienen que el 30 de julio de 2018 el demandante fue condenado al pago de una multa por poner en movimiento el vehículo al momento de bajar un pasajero, infringiendo la Ley N° 18.290.

3.2. Señalan que las referencias a la jurisprudencia de la causa C 244-12 hechas por el demandante son anteriores a las modificaciones introducidas el 2016 por la Ley N° 18.696 que autoriza la importación de vehículos y establece normas sobre transporte de pasajeros que regula condición de operación, utilización de

vías así como restricciones y regulaciones específicas (tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos y administrativos), entre otros. De esta forma, todos los dueños de microbuses que prestan servicios en la Línea N° 11 lo hacen en virtud de un contrato de arriendo.

3.3. Sostienen que el demandante se ha negado a cumplir con las exigencias que impone la normativa, por ejemplo, no pagando la renta que le impone el contrato, negándose a respetar los horarios de salida monitoreados satelitalmente e incumpliendo con el trazado completo del recorrido.

3.4. En lo referido al mercado relevante, desmienten la concentración en el dominio del capital de las sociedades de transporte, en particular de la Línea N° 11 puesto que, como reconoce el demandante, ella está compuesta por 16 accionistas, como a su vez, que no serían los accionistas los que materialmente prestan el servicio de transporte.

3.5. Además, manifiestan que de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N° 18.696, las empresas de transporte adjudicatarias de la prestación del servicio, pueden operar a través de servicios complementarios. En otras palabras, la empresa de transporte mediante un contrato de arriendo con el dueño del microbús presta el servicio, formando una flota que debe ser informada al MTT, quien lleva un registro.

3.6. Agregan que cada uno de los accionistas o dueños de cupo son libres de arrendar, vender o disponer, ya sea de sus acciones o de su cupo como mejor les parezca, sin posibilidad de intervención de la empresa.

3.7. En otro apartado, se refieren a la conducta acusada, haciendo presente que la demanda no explica cómo la supuesta expulsión podría afectar la prestación de servicios de la Línea, así como el transporte público de todo el país. En efecto, esto se acredita con el certificado de cumplimiento que emite anualmente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Asimismo, se agrega que ni la empresa de transporte ni sus accionistas tienen facultad legal para otorgar el cartón de recorrido, sino que aquella facultad recae en el MTT.

3.8. Afirman que no se advierte en la demanda ningún hecho o conducta realizada por los demandados que pueda encuadrarse en la normativa citada como infringida.

3.9. Continúan, sosteniendo que no existe una infracción a las normas del D.L. N° 211. Exponen que la demanda no contiene ningún hecho que impida, restrinja o entorpezca la libre competencia, y que ninguno de los descritos es idóneo para afectar las variables esenciales de competencia.

3.10. Luego, reiteran argumentos de su excepción de incompetencia. Señalan que el demandante ha omitido que suscribió un contrato de arrendamiento con

la Línea N° 11 con fecha 8 de octubre de 2012. Luego, tras haberlo incumplido gravemente por no haber pagado el canon de arriendo, la empresa está facultada para suspender el uso y goce de dicho contrato. De esta forma, la suspensión cesará en el momento que el demandante pague lo debido.

3.11. Agregan que la regulación sectorial hace imposible para los accionistas de Línea N° 11 o para ésta a través de su directorio, afectar alguna de las variables esenciales de la libre competencia. Así, no existiría ningún espacio de discrecionalidad para los demandados que puedan propiciar abusos en tarifas o derivados de una posición dominante.

3.12. Continúan, expresando que no se ha producido afectación al mercado relevante.

3.13. Destacan que de acuerdo con la sentencia de la causa C 244-12, las sociedades anónimas que se inscriben en el registro son las que representan a los dueños de buses y arrendatarios de cada línea, haciéndose responsables del cumplimiento por éstos de la normativa aplicable, estableciendo los precios y condiciones de contratación, actuando como una sola empresa. Asimismo, se estableció que son las sociedades anónimas los agentes económicos que compiten en el mercado de transporte de pasajeros y, por consiguiente, deben cumplir con las normas del D.L. N° 211. Citan jurisprudencia del Tribunal (sentencias N° 133/2014, N° 134/2014, y N° 136/2014) que descartaría el sustento fáctico de la acción, esto es, que los distintos dueños y arrendatarios de una línea serían competidores.

3.14. Por otro lado, afirman que no ha existido colusión, pues no se trata de competidores directos, sino que accionistas de una misma empresa o en último caso, partes de un contrato de arrendamiento. Además, no existe acuerdo alguno y en el improbable evento de estimarse que existe un acuerdo, aquel no involucra competidores, como tampoco recae sobre una variable relevante de competencia.

3.15. Luego, manifiestan que no existe un interés general en la materia objeto del litigio y que el único interés afectado es el del demandante.

3.16. En subsidio a las defensas precedentes, oponen excepción de prescripción por cuanto ha transcurrido el plazo de tres años contemplados en el artículo 20 del D.L. N° 211, toda vez que la actora sitúa la ocurrencia de los hechos el 7 de junio de 2018 y la demanda fue notificada el 15 de junio de 2022. A lo anterior se agrega que la acusación de supuestas afectaciones habría comenzado en 2012.

3.17. En subsidio de lo anterior, oponen excepción de falta de legitimación pasiva respecto de los demandados Jaime Rail Carrasco, Jorge Troncoso

Barrueto y Juan Carlos Aravena Ruiz por cuanto las responsables del cumplimiento de la normativa son las sociedades anónimas dueñas de las líneas.

D. RESOLUCIÓN QUE RECIBE LA CAUSA A PRUEBA

4. A folio 83, el 20 de diciembre del 2022, se dictó la resolución que recibió la causa a prueba, fijándose como hechos substanciales, pertinentes y controvertidos los siguientes: **(1)** Estructura, características y condiciones de competencia en el o los mercados en que incidirían las conductas imputadas en autos, entre junio de 2017 y la fecha de interposición de la demanda. **(2)** Efectividad de la expulsión del demandante por parte de las demandadas de su actividad de transportista de pasajeros urbanos en la Línea 11 de transporte colectivo de Valdivia, a partir de junio de 2018. En la afirmativa, circunstancias, justificación y efectos en la competencia. **(3)** Existencia, hechos, circunstancias, características y finalidad del (o los) acuerdo(s) imputado(s) en autos y participación de cada demandada en el (o los) mismo(s). En particular, época en que habría(n) ocurrido la(s) conducta(s) imputada(s) y efectos en la competencia. **(4)** Eventual beneficio económico obtenido por las demandadas.

5. Posteriormente las demandadas mediante presentación de fecha 23 de febrero del 2023, a folio 90, interpusieron recurso de reposición en contra del auto de prueba identificado previamente, que fue en definitiva rechazado por este Tribunal mediante resolución de fecha 6 de marzo del 2023.

E. ANTECEDENTES PROBATORIOS

E.1. Prueba documental

6. La demandante acompañó documentos a folio 15 y 86.

7. Por su parte, las demandadas acompañaron documentos a folio 46, 75, 104, 246 y 266.

E.2. Prueba testimonial

8. Las demandadas presentaron como testigo a Pablo Ramón Pizarro Vargas, cuya acta rola a folio 251 y su respectiva transcripción rola a folio 259; a Carlos Esteban Huichaqueo Pérez, cuya acta rola a folio 250, y su respectiva transcripción rola a folio 257; y Andrea Talma Ruiz, cuya acta de audiencia rola a folio 293 y su respectiva transcripción rola a folio 296.

9. La demandante no presentó prueba testimonial.

E.3. Prueba confesional (absolución de posiciones)

10. Absolvió posiciones en estos autos Víctor Vidal Ojeda, cuya acta de audiencia de absolución rola a folio 252 y su respectiva transcripción rola a folio 261.

E.4. Observaciones a la prueba

11. A folio 299, las demandadas realizaron sus observaciones a la prueba.

F. INFORMES

12. A folio 277, las demandadas acompañaron un informe de opinión técnica elaborado por Andrea Talma Ruiz, ingeniero comercial y perito judicial (“Informe Talma”).

G. AUTOS EN RELACIÓN Y VISTA DE LA CAUSA

13. A folio 298, el 27 de febrero de 2024, se declaró vencido el término probatorio y se ordenó traer los autos en relación. La vista de la causa tuvo lugar el 9 de abril de 2024, según consta en el certificado que rola a folio 304, con la sola concurrencia de la apoderada de las demandadas, quedando la causa en estado de acuerdo.

II. PARTE CONSIDERATIVA

Y CONSIDERANDO:

A. NORMATIVA APLICABLE E INDUSTRIA

Primero: Que el transporte público urbano de pasajeros es una actividad que se encuentra definida y regulada por medio del Decreto Supremo N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (“D.S. N° 212”). Adicionalmente, y como se detallará *infra*, a partir del segundo semestre de 2020, el transporte público remunerado de buses y taxibuses en la comuna de Valdivia se encuentra sujeto a una regulación más exhaustiva producto de la definición de un perímetro de exclusión en dicha localidad (“Perímetro de Exclusión”, cuya resolución rola a folio 74, acompañada por escrito de folio 75);

Segundo: Que, de esta forma, se puede apreciar que el D.S. N° 212 regula de manera general la prestación del transporte público de pasajeros, sin perjuicio de que normativa adicional ha surgido para regular aspectos específicos no considerados en él;

Tercero: Que, en este sentido, el artículo 6° del D.S. N° 212, describe a los servicios urbanos de transporte público de pasajeros como aquellos que se

prestan al interior de las ciudades o de conglomerados de ciudades cuyos contornos urbanos se han unido. Para el caso de autos, las disposiciones relevantes del D.S. N° 212 son aquellas vinculadas a: **(a)** el Registro Nacional de Transporte de Pasajeros y las **(b)** condiciones de prestación del servicio, en particular, la modificación de las tarifas establecidas por las líneas;

Cuarto: Que, con respecto a la Inscripción en el Registro Nacional de Transporte de Pasajeros, el D.S N° 212 en su artículo 8° describe dicho proceso. En particular, en lo que concierne a los antecedentes relativos al servicio, se debe especificar el nombre y número de la línea, su recorrido, frecuencia, tarifa a cobrar por el servicio, entre otros elementos;

En vista de esta normativa sectorial, para poder prestar el servicio de transporte, los dueños de taxibuses se organizaron en sociedades dando origen a las líneas, en virtud de lo dispuesto en el artículo primero transitorio de la primera versión del D.S. N° 212;

Quinto: Que, el artículo cuarto del D.S N° 212, dispone que “[l]as personas o entidades que inscriban servicios en el Registro Nacional serán responsables de que en la prestación de éstos se cumplan todas las leyes, reglamentos, resoluciones y normas que les sean aplicables, vigentes en el presente o que se dicten en el futuro, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiere corresponderles”;

Sexto: Que el artículo 41 bis del D.S N° 212 obliga a los responsables del servicio a informar a la Secretaría Regional respectiva con un mínimo de 30 días cualquier incremento en el valor de la tarifa;

Séptimo: Que, asimismo, resulta relevante destacar la Ley N° 18.696 que Modifica artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza la importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros. Esta ley dispone en su artículo tercero que el perímetro de exclusión corresponde a la determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y otro tipo de regulaciones específicas, tales como estructuras tarifarias, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos, entre otras. De acuerdo con el artículo 42 del D.S. N° 212, el MTT podrá definir un Perímetro de Exclusión al interior de una zona urbana por resolución y previo Informe Técnico del Secretario Regional respectivo;

Octavo: Que, en septiembre de 2018, el MTT dictó la Resolución Exenta N° 2879, la cual determina la extensión geográfica del perímetro de exclusión en la comuna de Valdivia. Ese mismo mes, la Subsecretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Los Ríos convocó a los responsables de los servicios de transporte público remunerado a un proceso de negociación con el objetivo de determinar las condiciones, plazos y requisitos que deberían cumplir los buses y taxibuses que participen en la zona;

Noveno: Que, en septiembre de 2019, se suscribieron las actas de acuerdo con los operadores de transporte de las líneas N° 1, 2 ,3, 4, 5, 9, 11 y 22, en las cuales se establecieron los términos operacionales y de regulación específicos en el Perímetro de Exclusión. Finalmente, en septiembre de 2020, mediante la Resolución Exenta N°12 (“Resolución Exenta N° 12/2020”), el MTT aprobó las condiciones de operación y otras exigencias del Perímetro de Exclusión para la comuna de Valdivia. En ella se establecen frecuencias, recorridos, subsidios, flota mínima, entre otros requisitos que deben cumplir las líneas de taxibuses;

B. RESUMEN DE LA CONTROVERSIA

Décimo: Que, el demandante ha imputado que ha sido sancionado e impedido de desempeñar sus actividades comerciales en la Línea N° 11 sin proceso sancionatorio alguno desde junio de 2018, lo que se materializa en su expulsión, junto con su vehículo, de la actividad comercial de transporte público de pasajeros. Las conductas específicas mediante las cuales se habrían materializado las infracciones anticompetitivas consisten en amenazas y agresiones, no ser citado a reuniones de la empresa ni recibir información de la misma, la instalación de cadenas a la entrada de pozos y candados a los lavaderos del terminal de la Línea N° 11, así como la referida sanción y exclusión. Todo lo anterior, a su juicio, constituye simultáneamente; **(a)** acuerdos o prácticas concertadas entre sus competidores para asignar zonas o cuotas de mercado; **(b)** acuerdos o prácticas concertadas que, confiriéndoles poder de mercado a sus competidores, consisten en excluirlo del mercado; **(c)** la explotación abusiva por parte de un agente de una posición dominante, asignando zonas o cuotas de mercado e imponiéndole abusos semejantes; y, **(d)** prácticas predatorias y de competencia desleal realizadas con el objeto de incrementar un posición dominante;

Undécimo: Que, por su parte, las demandadas rechazan haber incurrido en las conductas imputadas, por cuanto **(a)** los hechos descritos en el libelo no son idóneos para afectar variables esenciales de competencia, **(b)** el demandante ha incumplido gravemente su contrato de arrendamiento con la Línea N° 11, lo que justificaría el impedimento para que éste desarrolle su actividad económica y **(c)** no ha existido colusión, por no ser los demandados competidores y por no existir el acuerdo imputado;

Duodécimo: Que, en lo sucesivo este Tribunal seguirá el siguiente orden: **(a)** se describirán los hechos que han quedado asentados a partir de la prueba aportada al proceso; **(b)** se definirá el mercado relevante y condiciones de competencia del presente caso; y **(c)** se pronunciará sobre la aptitud de las conductas imputadas para restringir o entorpecer la libre competencia, todo ello a la luz de los hechos acreditados en la especie;

C. HECHOS ESTABLECIDOS EN EL PROCESO

Decimotercero: Que, previo al análisis de las conductas imputadas, resulta necesario referirse a los hechos que han quedado asentados a partir de la prueba aportada en autos;

Decimocuarto: Que no ha sido controvertido que el demandante es accionista de la Línea N° 11 y dueño de un microbús que operaba al alero de esta (demanda, folio 15, p. 10; documento “Acta de la primera junta extraordinaria de accionistas de Empresa de Transportes de Pasajeros San Pedro N° 11 S.A.” que rola a folio 40, acompañado en excepción dilatoria de folio 46);

Decimoquinto: Que, el 8 de octubre de 2012, el demandante suscribió un “contrato de arriendo de servicio de transporte de pasajeros” con la Línea N° 11, por medio del cual Víctor Vidal se obliga a ejecutar el servicio de transporte en el recorrido de dicha línea, utilizando para ello el bus de su propiedad. En este instrumento se estableció que la explotación del servicio se realizaría bajo la total y completa administración del arrendador, esto es, Línea N° 11, quien dispondrá las frecuencias, turnos de trabajo del vehículo y exigencias técnicas que debe cumplir el arrendatario. Asimismo, este último se obligó a pagar por el arriendo del servicio la suma de \$6.000 diarios por concepto de “cuota de línea” (documento de folio 94, acompañado en escrito de folio 104, pp. 1 y 2);

Decimosexto: Que consta en autos la sentencia de 30 de julio de 2018 del 1^{er} Juzgado de Policía Local de Valdivia en que se condena a Víctor Vidal Ojeda al pago de una multa a beneficio municipal por “*poner en movimiento vehículo al momento de bajar un pasajero, infringiendo el artículo 91° 5 de la ley 18.290*” (documento de folio 36, acompañado en excepción dilatoria de incompetencia de folio 46, p. 2) a raíz de la denuncia de 31 de mayo del mismo año efectuada por Fernanda Ceballos;

Decimoséptimo: Que, no ha sido controvertido que el demandante dejó de realizar su actividad comercial de transporte público al alero de la Línea N° 11 a partir de junio de 2018, lo que se condice con las planillas de control diario de esta, relacionadas al artículo 46° del D.S. N° 212, donde se aprecia que el 7 de junio de 2018 fue el último día en que aparece “Víctor Vidal” (documentos de folio 191 y siguientes, acompañados por escrito de folio 246). Con todo son discutidas las razones de dicho hecho (demanda, folio 15, p. 5; contestación, folio 59, p. 13);

Decimoctavo: Que, asimismo, no ha sido controvertido que el demandado Juan Carlos Aravena celebró un contrato de arriendo de servicio de transporte de pasajeros con la Línea N° 11 el 26 de febrero de 2018, por medio del cual la Línea N° 11 y el demandado Aravena acuerdan que este último ejecutará el servicio de transportes del recorrido de la primera a través del bus de inscripción

KCJC90-5 de 2018 (documento de folio 67, acompañado por escrito de folio 75). A lo anterior se adiciona que, luego de que el demandante dejara de prestar el referido servicio, el demandado Aravena comenzó a participar de la provisión de este con otro taxibus de su propiedad (inscripción KKTT.96-8 de 2018) según da cuenta el contrato de arriendo de 22 de octubre del mismo año (documento de folio 68, acompañado por escrito de folio 75);

D. MERCADO RELEVANTE Y CONDICIONES DE COMPETENCIA

Decimonoveno: Que, previo a definir el mercado relevante de autos, resulta pertinente aclarar algunos conceptos relacionados a los agentes involucrados en la prestación del servicio de transporte remunerado de pasajeros;

Vigésimo: Que, por un lado, se encuentran los dueños de taxibuses, quienes pueden, a su vez, ser los conductores de estos. Como fue anticipado en la sección A, producto de las exigencias normativas, los dueños de taxibuses se han agrupado en sociedades. Cada sociedad, también denominada línea, es adjudicataria de su respectivo recorrido, y previo a la entrada en vigencia del Perímetro de Exclusión determinaba sus condiciones de operación y tarifas respectivas de manera autónoma. La Resolución Exenta N° 12/2020 denomina a estas personas jurídicas como “[o]perador de Transporte u Operador o Responsable del servicio u operador de servicios” y las define como la “[p]ersona responsable para todos los efectos de prestar uno o varios servicios de transporte público dentro del área regulada”;

Vigésimo primero: Que, en la actualidad, los accionistas de estas sociedades no necesariamente disponen de un taxibus, toda vez que, la sociedad puede prestar el servicio de transporte a través de contratos de arriendo con terceros, dueños de taxibuses. En particular, la Línea N° 11 está compuesta por 16 accionistas (contestación, folio 59, p. 6) y, según la Resolución Exenta N° 12/2020 tiene registrada una flota de 33 taxibuses;

Vigésimo segundo: Que, como ha manifestado anteriormente este Tribunal, desde el punto de vista del derecho de la competencia son las sociedades anónimas las que representan a los dueños y arrendatarios de buses y, según lo dispuesto en el artículo 4° del D.S. N° 212, son las obligadas al cumplimiento de la normativa aplicable (Sentencia N° 175/2020, c. 37°, Sentencia N° 141/2014, c. 11°, Sentencia N° 136/2014, c. 9° y Sentencia N° 133/2014, c. 21°). Adicionalmente, los dueños o arrendatarios de buses pertenecientes a una misma línea no pueden ser considerados competidores entre sí, puesto que la línea define un único precio para todos;

Vigésimo tercero: Que, en el escenario actual, donde rige el Perímetro de Exclusión, no se altera la conclusión anterior, toda vez que línea se encarga de coordinar su flota y los aspectos fundamentales para la prestación del servicio.

La línea se encarga de organizar los taxibuses para cumplir con la frecuencia establecida en la Resolución Exenta N° 12/2020, no pudiendo ser alterada al arbitrio de esta ni de un accionista particular;

Vigésimo cuarto: Que, en este sentido, el testigo Pablo Pizarro indica que no es posible que dos prestadores de transporte de una misma empresa sean competidores entre sí, al señalar que “(...) *estamos regulados, tenemos que cumplir con exigencias que la puntualidad, la frecuencia y la regularidad. Y si no cumplimos a lo que exige el Gobierno, hay descuentos económicos*” (folio 258, p. 4);

Vigésimo quinto: Que, atendido el análisis precedente, los socios o dueños de taxibuses, como Juan Carlos Aravena Ruiz, no pueden constituir un agente económico que participe de las infracciones acusadas por el demandante. Asimismo, respecto de los demandados Jaime Rail Carrasco y Jorge Troncoso Barrueto, presidente y secretario de Línea N° 11 respectivamente, resulta aplicable el mismo razonamiento, y su responsabilidad como administradores de Línea 11, se analizará *infra* en la sección E;

Vigésimo sexto: Que, aclarado lo anterior, a continuación, se analiza el mercado relevante en el que participa el único agente económico que se desenvuelve en el mercado, esto es, la Línea N° 11;

Vigésimo séptimo: Que la demandante indica que el mercado relevante correspondería al del transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Valdivia, el cual estaría compuesto por aproximadamente 10 líneas de taxibuses, entre ellas la demandada, organizadas según su recorrido, las cuales transportarían entre el 70 y el 75% de los pasajeros. Sin embargo, al describir, de forma general la estructura societaria de la Línea N° 11, el demandante da cuenta de que cada línea de taxibuses compone un mercado relevante distinto. Por lo tanto, en el caso de autos, una definición alternativa al mercado relevante considerada por la demandante es el transporte de pasajeros del recorrido que realiza la Línea N° 11 (demanda, folio 15, pp. 10 y 11);

Vigésimo octavo: Que en la contestación no se controvierte ninguna de las dos definiciones de mercado relevante identificadas por la demandante. Sin embargo, el informe económico acompañado a folio 277, sin mayores justificaciones y limitándose a citar los análisis previos efectuados por la Fiscalía Nacional Económica en la causa Rol C N° 244-12, se inclina por la primera definición (Informe Talma, folio 276, p. 5);

Vigésimo noveno: Que la demandante no aportó prueba alguna en relación con la determinación del mercado relevante y las condiciones de competencia. En particular, no se dispone de información adicional que permita a este Tribunal modificar las conclusiones plasmadas en la Sentencia N° 141/2014. Dicho de otro modo, no se acompañan antecedentes que den cuenta de un

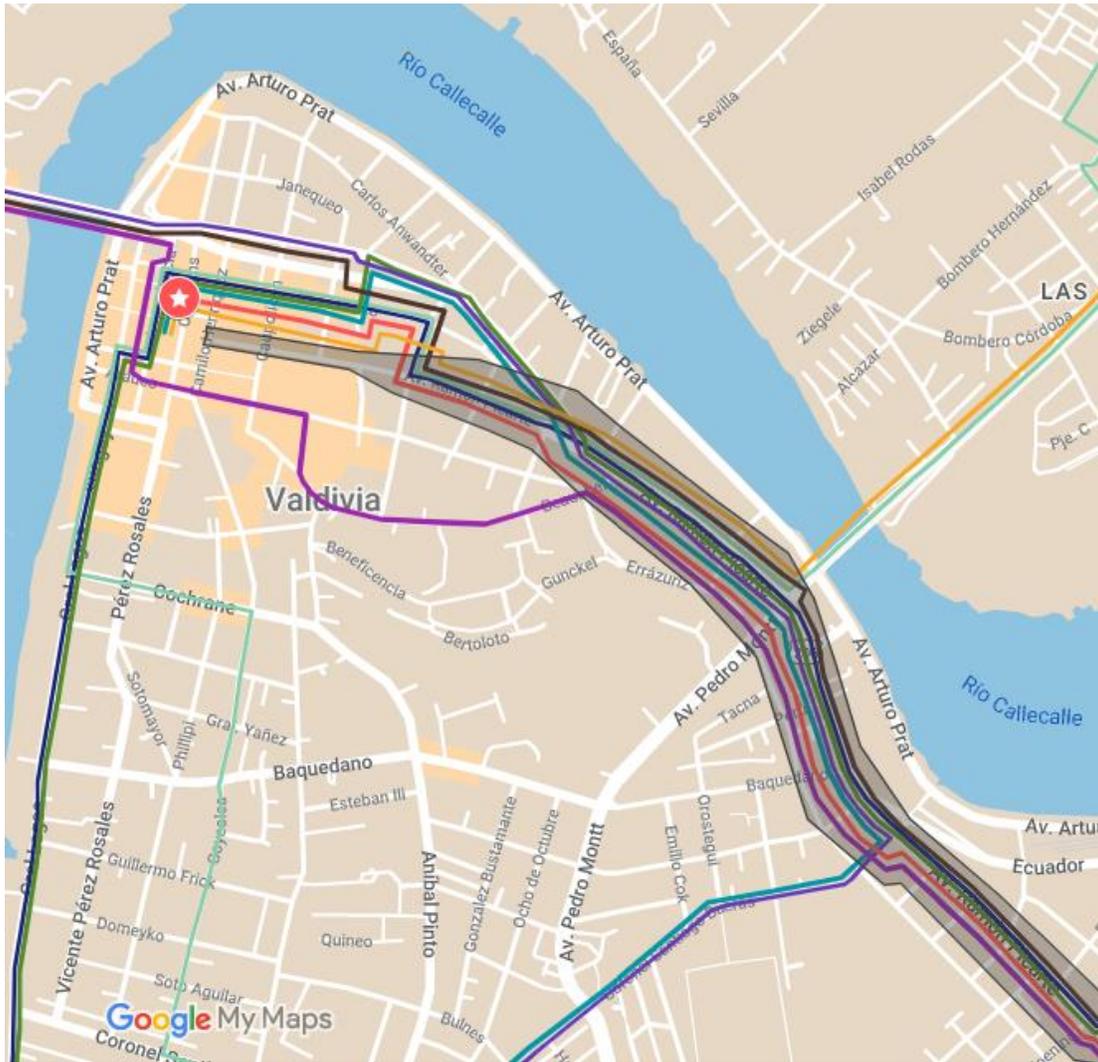
cambio en los recorridos de las líneas producto del Perímetro de Exclusión o la efectividad de sustitución de la Línea N° 11 por otros medios de transporte, que modifiquen las conclusiones arribadas por este Tribunal en su análisis previamente efectuado sobre el mercado del transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Valdivia, en el marco de la causa Rol C N° 244- 12;

Trigésimo: Que, a mayor abundamiento, el testigo Carlos Huichaqueo, ingeniero de transporte y consultor de empresas de transporte urbano mayor en diversas ciudades del país, ha indicado que líneas de buses compiten entre sí “[p]ero en Avenida Picarte, por ejemplo, compiten las líneas, todas las líneas, absolutamente el 100% pasa por Avenida Picarte que es la calle principal, que es como la ‘Alameda de Valdivia’, pasan todos por ahí, por lo tanto, todos compiten por su pasajero” (folio 256, p. 9);

Trigésimo primero: Que, adicionalmente, no es posible considerar a la Línea N° 11 como un mercado en sí mismo, toda vez que, de acuerdo con la descripción de los trazados de los servicios contenidos en la Resolución Exenta N° 12/2020, se observa una superposición de los diferentes servicios de taxibuses que operan en la comuna de Valdivia, tal como se muestra en la siguiente figura:

FIGURA N° 1

Gráfica parcial de los recorridos de líneas de taxibuses en Valdivia



Fuente: Elaboración propia utilizando descripción de los recorridos contenidos en Resolución Exenta N° 12/2020.

Nota: La Línea N° 11 se representa con el color naranja.

Trigésimo segundo: Que, sin perjuicio de no disponer de estimaciones del flujo de pasajeros transportado por cada línea o encuestas para evaluar la sustitución de éstas por cada par origen destino dentro de la ciudad, la significativa superposición de las mismas daría cuenta de una intensa competencia para algunas zonas. Según estimaciones que ha podido efectuar este Tribunal, el recorrido de la Línea N° 11 (representada en color naranja en la Figura N° 1) tiene una longitud aproximada de 8,9 kilómetros, mientras que la zona de Avenida Ramón Picarte destacada en la Figura N°1, donde se observa la interacción de cuatro o más líneas de taxibuses, tiene una longitud estimada de 2,7 km. A mayor abundamiento, del total de su recorrido, la Línea N° 11 es la única operadora de tipo taxibus en un trayecto no superior a un kilómetro de longitud;

Trigésimo tercero: Que, por lo tanto, a juicio de este Tribunal, el mercado relevante de autos está comprendido por el servicio de transporte urbano de pasajeros en taxibuses de la ciudad de Valdivia;

Trigésimo cuarto: Que, según se infiere de la Resolución Exenta N° 12/2020, el mercado está compuesto por 9 líneas, identificadas como Línea 1, Línea 2, Línea 3, Línea 4, Línea 5, Línea 9, Línea 11, Línea 20, y Línea 22. De acuerdo con información revelada por el testigo Carlos Huichaqueo, con la entrada en vigencia del Perímetro de Exclusión, habría desaparecido la Línea 16, pero habría ingresado la Línea 22 (audiencia testimonial Carlos Huichaqueo, folio 256 p. 10);

Trigésimo quinto: Que las partes del proceso no acompañaron información que permita a este Tribunal concluir sobre las participaciones de mercado de las líneas de taxibuses que operan en la comuna de Valdivia, correspondiendo al actor dicha carga procesal tal como lo ratificó la Sentencia N°169/2019 en su considerando sexto: “*Que, asimismo corresponde, a la demandante acreditar la posición de dominio de la demandada y demostrar si la conducta acusada impide, restringe o entorpece la libre competencia, o tiende a producir dichos efectos, cuestión que no se hizo*”;

E. ANÁLISIS DE LAS CONDUCTAS IMPUTADAS

Trigésimo sexto: Que el artículo 3° inciso primero del D.L. N° 211 establece un injusto genérico anticompetitivo en los siguientes términos: “*El que ejecute o celebre, individual o colectivamente cualquier hecho, acto o convención que impida, restrinja o entorpezca la libre competencia, o que tienda a producir dichos efectos, será sancionado con las medidas señaladas en el artículo 26 de la presente ley, sin perjuicio de las medidas preventivas, correctivas o prohibitivas que respecto de dichos hechos, actos o convenciones puedan disponerse en cada caso*”;

Trigésimo séptimo: Que, de la definición legal transcrita en el numeral anterior, se colige que esta norma tiene como objeto prevenir, corregir y sancionar cualquier acción, acto o convención que impida, restrinja o entorpezca la libre competencia en los mercados chilenos, o que tienda a ello;

Trigésimo octavo: Que la libre competencia es un bien jurídico que busca que los mercados operen de manera eficiente, permitiendo que las empresas compitan entre sí sin restricciones indebidas. Este concepto se basa en el entendimiento de que la competencia entre las empresas incentiva la innovación, mejora la calidad de los productos y servicios, como también reduce los precios en beneficio de los consumidores. Por tanto, la libre competencia o como de un modo más general la pureza del orden público económico (Excma. Corte Suprema, sentencias 18 de abril de 2022, Rol N° 125.322-2020, c. 17°, 27 de diciembre de 2019, Rol N° 24.828-2019, c. 5° y 7 de septiembre de 2012, Rol N° 2578-2012, c. 74°), se caracteriza por la ausencia de prácticas colusorias y abusos de posición dominante;

Trigésimo noveno: Que, la Excma. Corte Suprema ha descrito las reglas de la libre competencia como aquellas que *“imponen a los competidores un obrar autónomo e independiente que implica que se llevará a cabo una lucha competitiva en pos de alcanzar los mejores resultados económicos posibles”* (Excma. Corte Suprema, 29 de octubre de 2015, Rol N° 27.181-2014, c. 37°);

Cuadragésimo: Que, según se analizó en la sección D, los demandados Jaime Rail Carrasco, Jorge Troncoso Barrueto y Juan Carlos Aravena Ruiz no constituyen agentes en el mercado, por lo que no se satisface el requisito de que estos sean competidores en el mismo y, por tanto, no puede configurarse a su respecto las infracciones acusadas, de la forma en que estas han sido planteadas en el libelo;

Cuadragésimo primero: Que, sin perjuicio de lo anterior, se analizará si concurre el elemento conductual de cada infracción acusada;

E.1. Acuerdos o prácticas concertadas

Cuadragésimo segundo: Que, el artículo 3° inciso segundo letra a) del D.L. N° 211 prohíbe: *“a) Los acuerdos o prácticas concertadas que involucren a competidores entre sí, y que consistan en fijar precios de venta o de compra, limitar la producción, asignarse zonas o cuotas de mercado o afectar el resultado de procesos de licitación, así como los acuerdos o prácticas concertadas que, confiriéndoles poder de mercado a los competidores, consistan en determinar condiciones de comercialización o excluir a actuales o potenciales competidores”*;

Cuadragésimo tercero: Que, no habiendo evidencia alguna en autos de la existencia de un acuerdo o práctica concertada entre agentes económicos que operen en el mercado relevante definido en autos, este Tribunal no encuentra razón alguna para declarar la existencia de esta infracción anticompetitiva en relación con la conducta denunciada en este conflicto, por lo que se rechazará la demanda en lo referido a este apartado;

E.2. Abuso de posición dominante

Cuadragésimo cuarto: Que el abuso de posición dominante se encuentra establecido en el artículo 3° inciso segundo letra b) del D.L. N° 211, que prohíbe *“La explotación abusiva por parte de un agente económico, o un conjunto de ellos, de una posición dominante en el mercado, fijando precios de compra o de venta, imponiendo a una venta la de otro producto, asignando zonas o cuotas de mercado o imponiendo a otros abusos semejantes”*;

Cuadragésimo quinto: Que, para que se configure un abuso de posición dominante, es necesaria la concurrencia de dos elementos, uno estructural y otro conductual. El primer elemento es la posición de dominio. El segundo

elemento atiende al comportamiento abusivo que despliega el agente dominante;

Cuadragésimo sexto: Que, el demandante ha acusado que las demandadas le han impedido ejercer su actividad comercial, mediante diversas conductas, tales como, amenazas y agresiones, no ser citado a reuniones de la empresa en que es socio, la instalación de cadenas a entrada de pozos y candados en llaves de lavaderos del terminal de la línea y, en definitiva, su expulsión de esta, sin un proceso previo. Sin embargo, pese a que podría realizarse un análisis en cuanto a si dichos actos podrían llegar a constituir infracciones al D.L. N° 211, el actor no llevó a cabo actividad probatoria para acreditar alguno de esos hechos;

Cuadragésimo séptimo: Que, por lo tanto, ni el primer ni el segundo elemento de este tipo infraccional se han acreditado en estos autos con la escasa prueba rendida, puesto que, como se deriva de los hechos verificados en el presente caso, no se han proporcionado antecedentes que permitan afirmar que la Línea N° 11 posea una posición dominante en el mercado relevante respectivo, por lo que tampoco se ha podido comprobar una conducta orientada a abusar de un poder de mercado inexistente;

E.3. Competencia desleal y prácticas predatorias

Cuadragésimo octavo: Que, finalmente cabe agregar que *“Las prácticas predatorias, o de competencia desleal, realizadas con el objeto de alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante”* están fijadas en el artículo 3° inciso segundo letra c) del D.L. N° 211. Para nuestra legislación, es posible definir competencia desleal en los términos del artículo tercero de la Ley N° 20.169 como: *“En general, es acto de competencia desleal toda conducta contraria a la buena fe o a las buenas costumbres que, por medios ilegítimos, persiga desviar clientela de un agente del mercado”*;

Cuadragésimo noveno: Que la actora acusa como infringida la letra i) del artículo cuarto de la Ley N° 20.169, que predica lo siguiente: *“En particular, y sin que la enumeración sea taxativa, se considerarán actos de competencia desleal los siguientes: (...) i) El establecimiento o aplicación de cláusulas contractuales o conductas abusivas en desmedro de los proveedores, el incumplimiento sistemático de deberes contractuales contraídos con ellos o de los plazos dispuestos en la ley N° 19.983 para el cumplimiento de la obligación de pago del saldo insoluto contenido en la factura”*;

Quincuagésimo: Que, como se ha fallado previamente, *“para que las conductas de competencia desleal puedan ser reprochadas en esta sede es menester que se acredite que quien las haya cometido tenga una posición dominante o pueda razonablemente adquirirla en virtud de dichos comportamientos desleales porque, de lo contrario, no existiría un conflicto de interés público que amerite dicha*

intervención, sino que se trataría de un interés privado que debería resolverse en otra sede (los tribunales civiles, de conformidad con la Ley N° 20.169). De este modo, este elemento es el que distingue el ámbito de competencia en una y otra sede, pues de lo contrario no habría diferencia alguna entre un ilícito de naturaleza civil y uno de libre competencia” (Sentencia N° 176/2021, c. 31°);

Quincuagésimo primero: Que, en autos no se ha acreditado que la demandada Línea N° 11 posea una posición dominante o que por medio de las conductas acusadas pudiera alcanzarla, lo que resulta suficiente para desecharla;

Quincuagésimo segundo: Que, a mayor abundamiento, debido a que estas conductas prohibidas expresamente requieren de actos de mala fe, que tienen por objetivo desviar clientela ajena por medios ilegítimos para alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante, y atendido a que no ha sido probado en este caso que la Línea N° 11 tenga poder de mercado como tampoco que se haya desviado clientela con el objeto de alcanzar dicho poder, no resulta posible confirmar esta infracción para el presente caso;

Quincuagésimo tercero: Que, en consecuencia, también corresponde rechazar la demanda presentada en base a la conducta infraccional de prácticas predatorias o de competencia desleal, realizadas con el objeto de alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante;

Quincuagésimo cuarto: Que, atendido que no se ha acreditado ninguna de las conductas acusadas, no corresponde aplicar una sanción a los administradores de la Línea N° 11, los señores Jaime Rail Carrasco y Jorge Troncoso Barrueto;

Quincuagésimo quinto: Que, atendido el rechazo de la demanda en todas sus partes, este Tribunal no se pronunciará sobre las excepciones de prescripción y falta de legitimación pasiva opuestas subsidiariamente en la contestación;

III. PARTE RESOLUTIVA

Y TENIENDO PRESENTE lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 3° y 19 y siguientes del Decreto Ley N° 211,

SE RESUELVE:

RECHAZAR en todas sus partes la demanda de Víctor Vidal Ojeda de folio 15 con costas, por haber sido totalmente vencido.

Redacción a cargo del Ministro Sr. Rafael Pastor Besoain.

Pronunciada por los Ministros Sr. Nicolás Rojas Covarrubias, Presidente, Sr. Ricardo Paredes Molina y Sr. Rafael Pastor Besoain.

Atendido lo dispuesto en el artículo 169 inciso segundo del Código de Procedimiento Civil, no firma, no obstante haber concurrido a la vista de la causa y al acuerdo, el Ministro Sr. Ricardo Paredes Molina, por estar haciendo uso de su feriado legal.

Notifíquese personalmente, por cédula o por correo electrónico a las partes que lo hayan designado para efectos de notificación.

Inclúyase en el estado diario la resolución precedente y publíquese una vez que las partes se encuentren notificadas.

Archívese en su oportunidad.

Rol C N° 438-22.

Firmada por los Ministros Sr. Nicolás Rojas Covarrubias, Presidente y Sr. Rafael Pastor Besoain. Autoriza la Secretaria Abogada Sra. Valeria Ortega Romo.



0CD870ED-455A-4BAF-ABEE-8C37DF8D17DB

Este documento incorpora una firma electrónica avanzada. Su validez puede ser consultada en www.tdjc.cl con el código de verificación indicado bajo el código de barras.