REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

SENTENCIA N° 176/2021

Santiago, quince de marzo de dos mil veintiuno.

VISTOS:

A. Demanda del Sindicato de Trabajadores Independientes Chile Taxis

1. A fojas 13, en autos rol C N° 319-17, a los cuales se acumuló la causa rol C N° 320-17, el 9 de marzo de 2017 el Sindicato de Trabajadores Independientes Chile Taxis ("Sindicato Chile Taxis" o el "Sindicato") presentó una demanda en contra de Maxi Mobility Chile II SpA ("Cabify"), Uber Chile SpA ("Uber Chile"), e Inversiones Easy Taxi Chile Limitada ("Easy Taxi") en la cual les imputó haber vulnerado el Decreto Ley N° 211 ("D.L. N° 211"), mediante conductas constitutivas (i) de competencia desleal, debido a la infracción de cierta normativa legal y por aprovecharse de la reputación de los taxis para desviarles clientela; (ii) de precios predatorios; y (iii) de abuso de posición dominante por medio de la fijación de precios.

1.1 A requerimiento del Tribunal, el demandante corrigió y aclaró su libelo. En primer término, a fojas 45, el 27 de marzo de 2017, el Sindicato Chile Taxis aclaró que las conductas imputadas habrían tenido lugar en distintos momentos, pero que constituirían un delito "*continuo y reiterado*"; y que, en particular, Uber Chile habría ejecutado las conductas imputadas desde abril de 2014, a la fecha; Cabify, desde agosto de 2014 a la fecha; e Easy Taxi -en su modalidad Easy Economy-, desde diciembre de 2016, a la fecha. Luego, a fojas 77, el 7 de abril de 2017, el Sindicato Chile Taxis acompañó una nueva versión de su demanda, incorporando las referidas aclaraciones y correcciones.

1.2 Posteriormente, a fojas 78, el Tribunal solicitó nuevamente a la demandante aclarar su demanda, por lo que a fojas 79, el 18 de abril de 2017, la demandante aclaró que la demanda deducida no se refería a conductas colusorias, y que ésta había sido presentada en contra de las tres empresas ya señaladas, cada una de ellas individualmente considerada.

1.3 En lo que respecta al fondo de la demanda, el Sindicato Chile Taxis indica que las demandadas operan mediante un sistema electrónico utilizando Internet y, dado esto, no se someterían a las exigencias y costos a que están obligados los taxistas, lo que ha causado un grave perjuicio al país. En específico, las

demandadas cometerían dos delitos: (i) transporte ilegal de pasajeros; y (ii) evasión de la ley tributaria. Con ello, se favorecería arbitrariamente a una actividad al no cobrárseles impuestos ni exigírseles normas de seguridad o control, siendo, en la práctica, plataformas de taxis ilegales o "*piratas*". Finalmente, acusa que las demandadas vulnerarían la seguridad de los usuarios en el mercado relevante por no aplicar los mismos estándares de seguridad que los taxis.

1.4 A su vez, el Sindicato Chile Taxis destaca que todas las demandadas exigirían requerimientos mínimos para participar como transportista. En particular respecto de Easy Taxi, señala que ésta, en un principio, se dedicaba a proveer servicio de Internet a taxistas para facilitar su labor, proveyendo a usuarios un servicio lícito. Sin embargo, inició una nueva modalidad llamada "*Easy Economy*" que ofrecería la posibilidad de ser conductor a cualquier persona con condiciones mínimas para conducir, lo que según la demandante sería del todo ilegal.

1.5 Luego, el Sindicato Chile Taxis detalla que los requisitos para ser taxistas se encuentran definidos y regulados (Decreto N° 113, de 23 de noviembre de 2011, Reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros, reglamento que fija características de los taxímetros, entre otras, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones). Al respecto, también indica que el cumplimiento de toda la normativa que regula la actividad de los taxistas implica un costo para ellos avaluado en al menos un 30% "*de las ganancias percibidas por su actividad*".

1.6 A continuación, la demandante señala que importantes tribunales internacionales han reconocido que la actividad de las demandadas no se limitaría a intermediar entre choferes y usuarios, sino que han sido directamente consideradas como empresas de transporte. En efecto, indica que así habría sido declarado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en noviembre de 2016.

1.7 Respecto al mercado relevante, el Sindicato Chile Taxis describe que este correspondería al del transporte remunerado público de pasajeros, entendiendo en ello el traslado remunerado de pasajeros mediante vehículos denominados comúnmente taxis, colectivos y radio taxis, y aquellos vehículos particulares no inscritos como taxis que, sin embargo, también prestan la función de trasladar pasajeros en forma remunerada y sin fines turísticos. En este sentido, la demandante argumenta que demandantes y demandados formarían parte del mismo mercado relevante, ya que prestan servicios sustituibles.

1.8 De acuerdo al Sindicato Chile Taxis, las demandadas incurrirían en un "*abuso parasitario*", en atención a que sus conductas no responderían a prácticas comerciales habituales y generalmente aceptadas, sino que buscarían afectar directamente la posición competitiva de los competidores directos, a través de maniobras que hacen parecer que la empresa que entra al mercado es un competidor más, en circunstancias que se aprovecha de la sinergia de los competidores regulados, mejorando alguna de las falencias de su modelo de negocios, pero a través de una mala interpretación de las normas regulatorias del mercado. Estas conductas se opondrían a aquellas naturales o "*de mérito*", por las que se excluye a competidores por competencia eficaz.

1.9 A lo anterior, el Sindicato Chile Taxis agrega que las demandadas afectarían el mercado relevante estableciendo precios en función de factores como distancia recorrida o duración del viaje, pero sin seguir la regulación vigente en materia de precios. Además, los precios establecidos por las demandantes habrían sido mantenidos en el tiempo, de lo que se deduce que no son parte de una estrategia de entrada al mercado, sino una conducta que afecta permanentemente al estado natural del mercado regulado.

1.10 Respecto a las conductas acusadas, el Sindicato Chile Taxis imputa a las demandadas no declarar los componentes que sirven para la determinación del impuesto que deberían pagar (en este caso, avalúo fiscal exigido a taxistas), lo que les permite obtener una menor tasa impositiva, infringiendo las normas tributarias aplicables. A su vez, argumenta que las demandadas funcionarían sin comprobantes de pago (V.gr. boletas o facturas) de ningún tipo, lo que sería ilegal y sancionado duramente por la legislación tributaria. Así, al operar de manera ilegal no pagarían impuestos ni cumplirían con las exigencias que los taxistas sí cumplen. Por tanto, las demandadas realizarían actos que constituyen competencia desleal y un impedimento grave a la libre competencia.

1.11 En específico, en lo que respecta a competencia desleal, la demandante acusa la infracción de los artículos 3 y 4 de la Ley Nº 20.169 que regula la competencia desleal, ya que las demandadas (i) por medios ilegítimos, desviarían clientela de los agentes de mercado, esto es, los taxistas; y (ii) al operar medios de transporte particular, se aprovecharían de la reputación de los taxis (particularmente la empresa Easy Taxi) e inducirían a error respecto a su naturaleza de transporte legal de pasajeros. Estas prácticas les habrían permitido alcanzar una posición dominante en desmedro de los taxistas "legales".

1.12 A continuación, el Sindicato Chile Taxis acusa que las demandadas habrían incurrido en una conducta de fijación de precios, lo que infringiría el artículo 3° del D.L. N° 211. En efecto, argumentan que, al no utilizar taxímetros, las demandadas fijan unilateralmente los valores a cobrar por las "carreras" que efectúan, con lo cual los taxistas ven malograda su posición, por cuanto el valor cobrado por sus servicios es establecido de conformidad con la autoridad, resultando, generalmente, en un valor superior. Por tanto, los taxistas se verían sometidos a una competencia injusta, desleal, donde se vulneraría la igualdad ante la ley que establece la Carta Fundamental en el artículo 19 N° 2.

1.13 Finalmente, en razón de todo lo expuesto, la demandante solicita que este Tribunal condene a los demandados por vulnerar las normas de libre competencia al incurrir en la explotación abusiva de una posición dominante en el mercado fijando precios de compra o de venta, y por incurrir en competencia desleal en el contexto de alcanzar, mantener o incrementar posición de mercado dominante, conforme a lo que señalan las letras (a) y (b) del artículo 3 del D.L. N° 211; y, en definitiva que: (i) declare que las demandadas no son empresas de rubro informático, plataforma tecnológica o de aplicaciones móviles, sino que son empresas de giro trasporte remunerado de pasajeros; (ii) ordene que se publique la sentencia en el Diario Oficial a costa de los demandados; (iii) ordene que se ponga término a todos los contratos de carácter comercial que las demandadas tienen con los llamados "socios conductores"; (iv) ordene que se ponga término a los contratos celebrados entre las demandadas y terceros incumbentes, a fin de promocionar viajes con rebaja o gratis; y (v) ordene que se modifiquen los estatutos sociales de las demandadas, en orden a que incluyan dentro de su giro social "*transporte remunerado de pasajeros*", debiendo con ello someterse a la fiscalización de las autoridades respectivas.

2. A fojas 94, el 7 de junio de 2017, el Sindicato Chile Taxi amplió su demanda en contra de Uber International Holding B.V. ("Uber International B.V.").

B. Contestación de Cabify a la demanda del Sindicato de Trabajadores Independientes Chile Taxis

3. A fojas 203, el 29 junio de 2017, Cabify contestó la demanda, solicitando su total rechazo, con costas. En primer lugar, Cabify detalla algunas características de su servicio. Por ejemplo, indica que es una empresa de transporte privado de pasajeros, con operaciones en Chile desde el 2012, por lo que no se trata de una plataforma tecnológica. También señala que la aplicación móvil es solo un medio

para que el usuario solicite el servicio. Asimismo, sostiene que Cabify brinda seguridad a sus clientes, ya que tiene criterios estrictos respecto al tipo de auto permitido para brindar el servicio (modelos de menos de 9 años de antigüedad, con *airbags* y frenos ABS). Respecto a los choferes, argumenta que (i) todos cuentan con un conjunto de seguros asociados; (ii) se encuentran registrados; y (iii) han aprobado una prueba sicológica y un curso de capacitación obligatorio.

3.1. Luego, en cuanto a los viajes realizados, Cabify destaca que cada viaje que se realiza está geolocalizado, lo que disminuye la congestión y la contaminación. Asimismo, señala que por cada viaje cobra una tarifa fija según ruta óptima, que considera solo el factor kilómetros recorridos. Agrega que no aplica las llamadas "tarifas dinámicas" y que la tarifa es conocida por el usuario antes de iniciar el viaje. Finalmente, indica que los viajes presentan características que lo hacen más eficiente que el servicio de taxi (V.gr. reserva anticipada, distintos servicios, geolocalización, etc.).

3.2. Cabify asevera que cumple con toda la normativa que le resulta aplicable y que su actividad no estaría prohibida por ley. En efecto, el artículo 3 de la Ley N° 18.696 (que autoriza la importación de vehículos y establece normas sobre transportes de pasajeros) dispone que "*El transporte remunerado de pasajeros, público o privado, individual o colectivo, se efectuará libremente en vehículos con propulsión propia u otros mecanismos, tales como catenarias o cables*". Así, sostiene que la única ley que impone requisitos al transporte es la Ley N° 19.040, de 1991, la que no obliga a Cabify, en cuanto rige para el transporte público.

3.3. Cabify también señala que los Decretos N° 80, de 2004, ("Decreto 80"), aplicable al transporte privado, y N° 212, de 1992, ("Decreto 212"), ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, vigente para el transporte público o privado de pasajeros, se encuentran desactualizados en relación con las nuevas tecnologías. Así lo habría establecido el Poder Ejecutivo al enviar al Congreso un proyecto de ley para modernizar la regulación del transporte.

3.4. A pesar de lo anterior, Cabify indica que vela por cumplir el espíritu del Decreto 80 en materia de seguridad y contención de la congestión vehicular y contaminación. A su vez, señala que cumple sus obligaciones tributarias y declara impuestos sobre renta efectiva determinada según contabilidad completa, lo que le impone una carga impositiva mayor que los taxis, quienes lo harían según renta presunta. Además, Cabify velaría por que los conductores cumplan con sus

obligaciones tributarias. Finalmente, la demandada afirma que respeta las normas laborales y de prestación de servicios, ya que celebra con los conductores un contrato de prestación de servicio de transporte.

3.5. Luego, Cabify se pronuncia sobre el mercado relevante enunciado en la demanda y destaca que no participa en el mercado de transporte público pasajeros, pues presta servicio de transporte privado de pasajeros, el cual tiene una regulación y modelo de negocio distintos. Con todo, argumenta que, en el escenario que se considere que Cabify pudiera ser un sustituto de los taxis, su participación en el mercado sería insignificante, pues se debe considerar en ese mercado buses del Transantiago, taxis colectivos, taxis básicos y de turismo y metro de Santiago. Así, la participación de Cabify alcanzaría solo el 0,21%. Y, si se considera a Easy Taxi Economy y Cabify como una sola unidad económica, su participación conjunta no superaría el 0,3%.

3.6. Para Cabify una definición posible de mercado relevante sería el mercado de transporte privado. En él se aprecia que Cabify: (i) compite con todo tipo de vehículo de transporte privado de pasajeros, por lo que no tiene una participación que pueda ser indiciaria de una posición dominante; y (ii), en él, su participación no supera el 5,4%; mientras que, la participación de Cabify sumada a la de Easy Taxi Economy, ascendería a un 5,5%. Sin embargo, la caracterización correcta es definir el mercado como el de transporte remunerado de pasajeros en automóviles, en el que compiten taxis, radiotaxis, taxis de turismo, Easy Taxi y Cabify. En este mercado la participación de Cabify es de 2,5%. Además, la demandada plantea que, incluso si se redujera la definición del mercado relevante solo al transporte privado de pasajeros que cuenten con alguna aplicación, la participación de mercado de Cabify no superaría el 13,5%.

3.7. Por tanto, para Cabify, cualquiera sea la definición de mercado relevante que se adopte, ella no tendría una participación de mercado suficiente para ser indiciaria de posición dominante. A su vez, no existen barreras a la entrada en ningún mercado en que Cabify compita con el Sindicato Chile Taxis.

3.8. A continuación, Cabify se refiere a los ilícitos imputados. En primer lugar, detalla que no ha incurrido en conductas de competencia desleal, ya que: (i) no persigue desviar clientela de los taxis, sino que prestar un servicio complementario al que presta la demandante; (ii) no ha utilizado medios ilegítimos; (iii) es falsa la alegación de que la supuesta ilegalidad de Cabify le permite tener menores costos, por cuanto ésta incurre en costos tributarios, de seguros y capacitación de

conductores; y (iv) el permiso para operar taxis no es un costo hundido, sino que es un activo, transable, que aumenta su valor.

3.9. Sobre la conducta de fijación de precios, la demandante niega haber incurrido en ella. La acusación de la demandante se basa en la libertad que tiene Cabify para determinar los precios de sus servicios, lo que no contraviene el D.L. N° 211 ni el Decreto 80. Asimismo, la norma citada en la demanda (art. 3 letra b)) no aplica en estos autos, pues se refiere a conductas impuestas por los proveedores a los distribuidores.

3.10. Finalmente, sobre los supuestos precios predatorios, Cabify da cuenta de que presta sus servicios cobrando precios superiores a sus costos evitables o costos variables medios y que no tiene la capacidad para recuperar las eventuales pérdidas, por lo cual no ha incurrido en dicha conducta.

C. Contestación de Easy Taxi a la demanda del Sindicato de Trabajadores Independientes Chile Taxis

4. A fojas 281, el 21 de septiembre de 2017, Easy Taxi contestó la demanda, solicitando su total rechazo, con costas.

4.1. En su contestación, Easy Taxi destaca que la redacción de la demanda generaría equívocos, ya que existe una permanente analogía entre Easy Taxi e Easy Economy, empresas que brindan servicios distintos. En efecto, Easy Taxi presta servicios tecnológicos y de recaudación a empresas de transporte y taxistas; mientras que Easy Economy se inició en Chile en 2017 y tenía como objetivo intermediar la oferta de taxis durante horarios de baja demanda, a una tarifa rebajada en un 30%. Luego, este último servicio se complementó con automóviles particulares. Sin embargo, el 3 de julio de 2017, la empresa comunicó que daría de baja la intermediación con conductores particulares en Santiago y que ofrecería esta modalidad únicamente a través de taxis a partir de 2018.

4.2. A pesar de la confusión anteriormente descrita y el hecho de que pareciera que la demanda se refiere más bien a la operación de Easy Economy, Easy Taxi igualmente destaca que su servicio no desplaza a los taxistas, sino que permite aumentar el parque disponible con vehículos particulares.

4.3. Respecto al mercado relevante, Easy Taxi indica que presta servicios tecnológicos y de recaudación y que, por tanto, no pertenecería al mercado

relevante definido por la demandante. A su vez, los conductores que usan Easy Economy tendrían una participación del 0,03% en el mercado de transporte público de pasajeros y de un 0,035% en el transporte remunerado de pasajeros en automóviles en Santiago, por lo tanto, carece de una posición dominante, cualquiera sea el mercado relevante que se analice. Finalmente, la demandada destaca que no existen barreras de entrada en ningún mercado que se pudiese analizar, ni en el de transporte de pasajeros ni en el de las empresas de redes de transportes basadas en aplicaciones móviles.

4.4. A continuación, Easy Taxi se refiere a las conductas imputadas. En primer lugar, hace presente que no ha incurrido en conductas que impliquen una competencia desleal y que, por el contrario, otorga a los taxistas la posibilidad de contar con las mismas ventajas del modelo utilizado por Uber y Cabify, pero manteniendo su actividad de taxi. En segundo lugar, destaca que tampoco ha incurrido en una fijación de precios anticompetitiva. La plataforma otorgaría la posibilidad a los choferes de ofrecer sus servicios a un precio rebajado, de manera voluntaria, para competir con otras empresas de redes de transporte. Asimismo, este ilícito supondría una relación vertical entre proveedores y distribuidores y no una relación entre competidores, como se da en este caso. Finalmente, asevera que no ha incurrido en precios predatorios, debido a que (i) no compite en el mercado definido por la demandante y, en cualquier caso, los conductores que utilizan su plataforma no tienen ni podrían tener una posición dominante; (ii) no vende su servicio por debajo de sus costos medios evitables o costo medio variable; (iii) no tiene la capacidad para excluir a los taxistas del mercado; y (iv) no podría recuperar pérdidas.

D. Contestación de Uber Chile a la demanda del Sindicato de Trabajadores Independientes Chile Taxis

5. A fojas 407, el 19 de junio de 2018, Uber Chile contestó la demanda, solicitando su total rechazo, con costas. En primer lugar, Uber Chile interpone dos excepciones contra la demanda.

5.1. La primera excepción se refiere a la falta de legitimación pasiva de Uber Chile, en atención a que Uber International B.V. sería la propietaria, operadora, licenciataria y responsable de Uber Chile, y esta última solo prestaría servicios de apoyo logístico y difusión. Por tanto, aun cuando la demanda fue ampliada en contra de Uber International B.V., la acción no procede en contra de Uber Chile.

5.2. La segunda excepción interpuesta por Uber Chile es la prescripción extintiva de la acción. La demandada indica que la conducta en la que se funda la demanda corresponde al ingreso y funcionamiento de Uber en Chile, hecho que se habría producido a fines del 2013. Agrega que incluso el demandante reconoce que Uber entró al mercado en abril de 2014. De esta manera, al haberse interpuesto la acción luego de 3 años desde la ejecución de la conducta, ésta se encontraría prescrita.

5.3. Respecto al mercado relevante, Uber Chile indica que no participa en el mercado de transporte público de pasajeros, sino en el de intermediación o conexión. En subsidio de lo anterior, plantea que habría que delimitar la participación de Uber a Uber X, la cual tampoco participa del mismo mercado que los taxistas porque pertenece al mercado de transporte privado remunerado de pasajeros. Incluso, de participar en el mismo mercado, los competidores de los taxistas serían las personas dispuestas a prestar dicho servicio directamente a los usuarios, esto es, los “socios conductores” de Uber X, no Uber X, ni Uber.

5.4. Asimismo, Uber Chile alega que la demanda construiría de manera insuficiente la definición de mercado relevante, ya que (i) no especifica la zona geográfica del mismo; y (ii) no aporta antecedentes que permitan analizar sustitución.

5.5. Finalmente, sobre esta materia, pide tener presente que los conductores de Uber aumentarían la competencia, lo que es deseable, tal como lo han reconocido tribunales extranjeros. En efecto, llegan a sectores alejados y ofrecen nuevos servicios, llegando a nuevos clientes.

5.6. A continuación, Uber Chile advierte que la demanda no le atribuye una posición dominante, sino que acusa a todas las demandadas de tenerla (en forma imprecisa e indeterminada), lo que es improcedente pues sólo es posible que exista una empresa con posición de dominio en el mercado. A esto se agregaría que la eventual posición dominante de Uber debería analizarse en relación con sus verdaderas competidoras, esto es, las otras aplicaciones de intermediación. De esta forma, Uber Chile asevera que no tiene una posición dominante en cualquiera de los mercados relevantes que pudieran ser definidos.

5.7. Luego, Uber Chile se refiere a la inexistencia de las infracciones imputadas. La demanda se funda en la eventual vulneración de normas que solo son aplicables a los taxistas, ya que éstas no contemplan ni regulan la actividad desarrollada por las aplicaciones tecnológicas.

5.8. En específico, sobre la acusación de competencia desleal, Uber Chile detalla que se debe acreditar que existe una desviación de clientela realizada por medios ilegítimos, considerando, especialmente, que no toda persona que prefiere Uber necesariamente es cliente de los taxistas.

5.9. Por otra parte, respecto a la fijación de precios de venta, la demandada aclara que fija sus tarifas según un algoritmo y que las mencionadas tarifas no pueden afectar el mercado porque no tiene posición dominante.

5.10. En último lugar, sobre la acusación de precios predatorios, Uber Chile argumenta que la demanda alega su existencia únicamente en razón de los bajos precios cobrados por Uber, pero aquello puede ser una expresión de la competencia. A su vez, no tendría sentido incurrir en prácticas predatorias porque las bajas barreras a la entrada no le permitirían a Uber Chile recuperar las pérdidas posteriormente.

5.11. Finalmente, Uber Chile realiza un análisis de pronunciamientos de diversas autoridades internacionales respecto al servicio que prestan. De esta manera, la demandada describe el caso de (i) Colombia, en el que se ha indicado que Uber es una innovación disruptiva que debe regularse considerando las características propias de este nuevo servicio; y que ésta innovación habría colaborado a resolver problemas de asimetría de información y de coordinación; (ii) Uruguay, donde se indicó que no existe prohibición expresa para desarrollar su actividad; (iii) Estados Unidos, en este caso detalla la situación de Milwaukee, en que se concluyó que los taxistas siguen teniendo sus derechos y que Uber no ha destruido su negocio, y de Chicago, donde se estableció que las patentes confieren un derecho exclusivo pero no impiden que un competidor invente un producto sustituto; y (iv) Brasil, donde la autoridad de competencia habría indicado que no se tiene certeza que Uber y taxis sean sustitutos.

E. Contestación de Uber International B.V. a la demanda del Sindicato de Trabajadores Independientes Chile Taxis

6. A fojas 552, el 15 de mayo de 2019, Uber International B.V. contestó la demanda, solicitando su total rechazo, con costas. En subsidio, alega que el petitorio no tiene relación con la demanda y excede a lo que está facultado el Tribunal para resolver.

6.1. En primer término, como antecedente general, la demandada señala que es la sociedad que controla Uber Chile, pero que no es ella quien tiene la licencia para la utilización de la aplicación Uber.

6.2. En segundo término y al igual que Uber Chile, interpone la excepción de prescripción extintiva de la acción. Asevera que el artículo 20 del D.L. N° 211 dispone que las conductas prescriben en 3 años desde la ejecución de la conducta. Por tanto, el plazo debe computarse desde aquel momento y no desde que cesan sus efectos. En este caso, la conducta en la que se fundaría la demanda corresponde al ingreso y funcionamiento de Uber en Chile, hecho que se produce a fines del 2013, enfatizando que incluso el demandante reconoció que Uber entró en abril de 2014.

6.3. En tercer término, la demandada señala que no entrega un servicio de transporte puesto que: (i) no es propietaria de los vehículos que transportan a los pasajeros; (ii) se limita a determinar un estándar de calidad para que funcione la interacción entre los usuarios y los llamados “socios conductores”; y (iii) no controla el comportamiento de los “socios conductores al no exigirles horarios de trabajo.

6.4. En cuarto término, se refiere al mercado relevante. Indica que la definición propuesta en la demanda es equivocada, pues no explica de qué forma el servicio prestado por la aplicación de Uber es equivalente o sustituible por el servicio que bridan los taxis. Según la demandada, participa en el mercado relevante de las aplicaciones o plataformas de intermediación. Dentro de este mercado, existe un sub-mercado que es el de aplicaciones de intermediación de transporte de pasajeros que, si bien se relaciona, no se reduce al mercado de transporte de pasajeros. En específico, este mercado de las aplicaciones se caracteriza por ser de “dos lados”. A su vez es un mercado desafiable, con pocas barreras a la entrada, al que, de hecho, últimamente han ingresado diversas plataformas a competir. Asimismo, Uber International B.V. asevera que ha incrementado las eficiencias en el mercado relacionado del transporte de pasajeros, sobre todo las dinámicas, ya que se trata de una innovación disruptiva. Finalmente, hace presente que la demandante no habría aportado antecedentes que permitan afirmar que el servicio de intermediación de Uber sea sustituto del servicio brindado por los taxis.

6.5. En quinto término, esta demandada también se refiere a la ausencia de posición dominante de Uber. En efecto, en el evento que se considere que Uber presta servicios en el mercado de transporte de pasajeros, carecería de posición

dominante en dicho mercado. En este sentido, no bastaría solo con demostrar una alta participación de mercado, sino que sería necesario acreditar que Uber puede potencialmente actuar con independencia de los demás competidores en este mercado. Lo anterior es imposible, pues Uber es una aplicación más dentro de una amplia gama que favorece y genera competencia en el mercado de las aplicaciones y en el mercado relacionado de transporte.

6.6. En sexto término, Uber International B.V. alega la inexistencia de los ilícitos imputados. Respecto a la conducta de precios predatorios, la demandada destaca que sus precios no responden a una intención de alcanzar una posición dominante ni buscan eliminar competencia para luego incrementar los precios. Además, no tendría sentido incurrir en prácticas predatorias porque las bajas barreras a la entrada no le permitirían recuperar las pérdidas. Sobre la acusación referida a una eventual competencia desleal, Uber International B.V. indica que la demanda no se refiere a un problema de competencia, sino que dice relación con un conflicto sobre la regulación de las nuevas plataformas tecnológicas. Asimismo, no se ha probado (i) la utilización de medios ilegítimos para desviar clientela; ni (ii) que Uber y los taxistas sean competidores directos.

6.7. Finalmente, Uber International B.V. hace presente la inexistencia de una regulación para las aplicaciones tecnológicas, como Uber. En efecto, la Ley N° 18.696 de 1988 y los Decretos N° 212 y N° 80 no son aplicables a la actividad que realiza Uber. La falta de regulación se evidencia en el Proyecto de Ley Boletín N° 11934-15 que actualmente se tramita en el Congreso cuyo objetivo es modernizar el transporte remunerado de pasajeros mediante la inclusión de plataformas tecnológicas. De esta manera, la falta de regulación no puede ser interpretada como una ilegalidad. Por el contrario, Uber desarrolla su actividad al alero de la Constitución de la República. A esto se agrega que la jurisprudencia ha reconocido la falta de regulación de estas plataformas, por ejemplo: Iltma. Corte de Apelaciones de Iquique, Sentencia de 17 de marzo de 2017, rol N° 51-2017, confirmada por la Excma. Corte Suprema, mediante sentencia de 31 de junio de 2017, rol N° 10210-2017; y sentencia de la Excma. Corte Suprema, de 7 de septiembre de 2017, rol N° 19012-2017.

F. Acumulación de autos

7. Por resolución de 30 de mayo de 2019, a fojas 623, se ordenó acumular a estos autos la causa rol C N° 320-17 caratulada "*Demanda de Sandra Elizabeth Ruiz García y Otros Contra Uber Chile SpA*", segunda demanda interpuesta en

contra de Uber Chile, para evitar los riesgos de sancionar dos veces por los mismos hechos o de dictar sentencias contradictorias; resumiéndose a continuación lo obrado a su respecto.

G. Demanda del Grupo de Taxistas

8. A fojas 644, el 6 de junio de 2017, comparecen las siguientes personas, quienes dedujeron una demanda en contra de Uber Chile, acusándola de infringir el artículo 3 letra (c) del D.L. N° 211, por actos de competencia desleal por infracción de normas -todos ellos denominados conjuntamente, en adelante, como "Grupo de Taxistas"-: (1) Sandra Elizabeth Ruiz García; (2) Ximena Del Carmen León Padilla; (3) Erika De Las Mercedes Canto Houbre; (4) Víctor Manuel Hernández Azola; (5) Juan Osvaldo Santander Santander; (6) Iván Patricio Campos Yunis; (7) Juan Alejandro Gonzalez Scanpenter; (8) Guillermo Segundo Irarrázaval Quiroz; (9) Cristóbal Abraham Céspedes Lohmayer; (10) Rafael Elías Diaz Rojas; (11) Mariela Del Carmen Diaz Martínez; (12) Claudio Alberto Jara Gatica; (13) Raimundo Alberto Barraza Rondon; (14) Víctor Fabian Ignacio Hinojosa Moya; (15) Saul Exequiel Abrigo Pino; (16) Angela Cristina Vega Araya; (17) María Cecilia Pérez García; (18) Carlos Gonzalo Pérez Martínez; (19) Joel Fernando Fontena Quevedo; (20) Paula Andrea Navia Rodríguez; (21) José Luis Diaz Reyes; (22) Abraham Alejandro Toledo Toledo; (23) Cristian Marcelo Torres Sánchez; (24) Leonardo Pinto Silva; (25) José Alfredo Martínez Herrera; (26) Aldo Williams Horta Barrera; (27) Erwin Rodrigo Millapán Campusano; (28) Hernán Guillermo Sepúlveda Hernández; (29) Ariel Andrés Becerra Meza; (30) Manuel Hernán Contreras Acuña; (31) Carlos Ignacio Pérez García; (32) Nicolas Arturo Elizondo Troncoso; (33) Cristian David Rivas Valverde; (34) Luis Alberto Ortega Ortega; (35) Silvia Beatriz Jofre Retamal; (36) Ricardo Antonio Morales Olivos; (37) Fernando Javier Heinsohn Vergara; (38) Miguel Ángel Arroyo Meneses; (39) Luis Hernán Reyes Godoy; (40) Leopoldo Heriberto Gallardo Inostroza; (41) Fredy Edgardo Plaza Solís; (42) Gonzalo Andrés Pérez García; (43) Daniel Lemul Antillanca; (44) Cesar Felipe Lemul Torres; (45) Marcelo Eduardo Meza Vergara; (46) Arturo Ignacio Loncon Curaqueo; (47) Luis Manuel Jorquera Pinto; (48) Ignacio Alejandro Jorquera Pinto; (49) José Santiago Torres Araya; (50) Juan Crisóstomo Elizondo Álvarez; (51) Esperanza Mercedes Abarca Viera; (52) Víctor Damián Panes Panes; (53) Iván Nibaldo Muñoz Salinas; (54) Osvaldo Eliseo Pinto Gutiérrez; (55) Gustavo Adolfo Muñoz Navarrete; (56) Luis Alberto Pastoret Arzola; (57) Pablo Andrés Torres Rodríguez; (58) Marco Antonio Cisternas Muñoz; (59) Nico Morawitz; (60) Francisco Javier Hidalgo Muñoz; (61) Ronald Patricio Gutiérrez Zúñiga; (62) Daniel Antonio Valenzuela Chamorro; (63) Daniel Raúl Fontena

Quevedo; (64) Jaime Patricio Gonzalez Mondaca; (65) Francisco Andrés Rojas Sepúlveda; (66) Francisco Salomón Cornejo Donoso; (67) Juan Alejandro Gonzalez Tallón; (68) Víctor Cristian Catalán Gutiérrez; (69) Claudio Andrés Rivas Inostroza; (70) Cristian Ismael Escudero Lizama; (71) Alonso Jacob Arellano Hanglin; (72) Luis Sergio Alarcón Caro; (73) Emilio Antonio Álvarez Fayo; (74) José Daniel Pinto Salas; (75) Raúl Lenin Rojas Fuentes; (76) Pablo Cesar Medrano Cerpa; (77) Sandro Trucco Echavarría; (78) Sergio Andrés Astudillo León; (79) Luis Emilio Fontena Pérez; (80) José Miguel Elizondo Abarca; (81) Juan Patricio Roldan Roa; (82) Miguel Ángel Riquelme Roman; (83) Hugo Cesar Fuentes Montecino; (84) Fabian Orlando Santiago Aravena; (85) Walter Alberto Pizarro Zarate; (86) Patricio Enrique Espindola Peña; (87) José Wilson Cachay Gamboa; (88) Nury Ivonne Pérez Salas; (89) Julio Alberto Cisternas Muñoz; (90) Felipe Daniel Arce Bustamante; (91) Lorenzo Julián Arce Bustamante; (92) Carlos Fernando Lobos Inostroza; (93) Jorge Andrés Molina Jerez; (94) Renato Alfonso Suazo Abarzua; (95) Marcelo Eduardo Valenzuela Campos; (96) Yasna Marion Muñoz Asgmand; (97) Sergio Osvaldo Iturra Berrios; (98) Rene Montaner Pérez; (99) Sergio Alejandro Muñoz Montaner; (100) Juan Carlos Elizondo Abarca; (101) Jorge Domingo Diaz Astudillo; (102) Luis Fernando Norales Leiva; (103) Roberto Eugenio Pérez Gallardo; (104) Alonso Omar Calcumil Ávila; (105) Edith Miltala Montt Araya; (106) Bernardo Rivas Bravo; (107) Iván Cipriano Epuñan Collao; (108) José Roberto Martínez Montoya; (109) Luis Washington Álvarez Fayo; (110) Felipe Andrés Meza Álvarez; (111) Eduardo Ángel Elizondo Abarca; (112) Patricio Javier Morales Ruz; (113) Pedro Martin Freire Parra; (114) Carlos Alberto Diaz Araya; (115) Rodrigo Iván Quezada Blamey; (116) Francisco Antonio Rojas Rivas; (117) Luis Alberto Nicolas Espíndola Peña; (118) Jonathan Roberto Vial Ojeda; (119) Boris Maximiliano Benítez Corona; (120) Luis Oscar Villena Ruz; (121) Sergio Antonio Zapata Andrade; (122) Flor Paola Becerra Gonzalez; (123) Domingo Alfredo Resener Riquelme; (124) Ana Margarita Pérez Toro; (125) Arnaldo Orellana Lazcano; (126) Juan Carlos Pérez Diaz; (127) Rodrigo Sebastián Aguilera Arteaga; (128) Manuel Alejandro Orellana Salas; (129) Luis Humberto Olavarría Mansilla; (130) Jonathan Yerko Vásquez Vásquez; (131) Gustavo Alejandro Albornoz Echeverria; (132) Bastián Nicolas Castro Fritz; (133) Israel Cárdenas Aedo; (134) Juan Alexis Silva Sepúlveda; (135) Ernesto Enrique Del Pino Inostroza; (136) Francisco Antonio Nahuel Delgado; (137) Ricardo Ariel Pedreros Diaz; (138) Oscar Patricio Camiruaga Godoy; (139) Valeska Nicole Iturra Muñoz; (140) José Patricio Muñoz Asgmand; (141) Benjamín Andrés Rodríguez Rodríguez; (142) Manuel Oscar Pichun Huaiquimil; (143) Luis Enrique Acevedo Miranda; (144) Gabriel Alberto Calfucura Ávila; (145) Cristian Alejandro Carvajal Fuentes;

(146) Luis Mauricio Albornoz Pérez; (147) José Luis Valencia Riffo; (148) Raúl Aníbal Henríquez Muñoz; (149) David Andrés Mella Valdés; y (150) Gustavo Adolfo Vásquez Torres.

8.1. En su demanda, el Grupo de Taxistas describe el marco normativo que regula el transporte -público y privado- de pasajeros, y señala que en él se establecerían exigencias para los taxis, cuyo objeto sería evitar las externalidades negativas que éstos generan. De esta forma, el ingreso de Uber al mercado desvirtuaría el objeto de toda esta normativa.

8.2. En particular, el Grupo de Taxistas detalla que la regulación de transporte público estaría conformada por: (i) Ley N° 18.059, que establece que el transporte público remunerado de pasajeros se podrá efectuar libremente, pero le otorga al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la posibilidad de establecer las condiciones técnicas de éste; (ii) Decreto 212; (iii) Ley N° 20.076 y Ley N° 20.474, que suspendieron la inscripción de taxis; (iv) Resolución Exenta N° 2862/2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece exigencias al transporte público remunerado, tales como tarifas, tipos de servicio de taxis, etc.; y (v) Ley N° 18.290, que regula el tránsito y establece los requisitos para ser chofer. Por su parte, el transporte privado de pasajeros se encontraría regulado en el Decreto 80.

8.3. A continuación, el Grupo de Taxistas se refiere al modelo de negocios de Uber. Asevera que no sería una plataforma tecnológica para que sus “socios conductores” se conecten con usuarios que buscan viajes, sino que se trataría de una empresa de transporte público de pasajeros (con vehículos que no son propios y choferes no contratados por ésta). En efecto, según la parte demandante, Uber controla todos los aspectos del servicio de transporte: precio, requisitos mínimos de seguridad, comportamiento de conductores, no siendo relevante si éstos últimos son contratados o no por la demandada.

8.4. Para apoyar sus aseveraciones, el Grupo de Taxistas cita la opinión del *Advocate General* de la Comisión Europea, en la que se habría establecido que Uber es un servicio de transporte de pasajeros (C 434/15). A igual conclusión se habría llegado en España (sentencias años 2014 y 2017). Finalmente, la demandante destaca la situación de Holanda (2014), así como la del estado de California (2015) y de Londres (2015), en los que se habría suspendido la operación de Uber X.

8.5. Respecto al mercado relevante en el que incidirían las conductas acusadas, el Grupo de Taxistas señala que éste corresponde al del transporte público remunerado de pasajeros. En este mercado participa un número limitado de taxis, ya que el Estado asumió un compromiso de exclusividad con éstos, los que, además, se encontrarían atomizados.

8.6. De acuerdo con el Grupo de Taxistas, Uber X sería el servicio por medio del cual Uber Chile desplegaría la conducta anticompetitiva. Esta es la categoría que cuenta con más "socios conductores" y ofrece las tarifas más bajas. En particular, la demandante acusa que Uber Chile ha cometido conductas constitutivas de competencia desleal por infracción de normas.

8.7. La demandante hace presente que, al no existir norma expresa que contemple la figura acusada, se debe utilizar la cláusula general de competencia desleal, la cual sería reconocida en la experiencia comparada (citando, por ejemplo, doctrina de Manuel Bernet; y como jurisprudencia, lo resuelto por un juez de primera instancia en Milán, el 2015 y por el Tribunal de Apelación del Tribunal Ordinario de Milán, del mismo año).

8.8. De esta manera, los requisitos de la conducta serían que exista una infracción de una norma jurídica que le reporte al infractor una ventaja significativa en los mercados; o que esté destinada a regular una actividad económica determinada. Así, en este caso particular, desde su ingreso a Chile en 2013, Uber Chile ejecutaría actos de competencia desleal por operar sin las autorizaciones administrativas exigibles al transporte de pasajeros. Dichos actos le habrían permitido obtener una posición dominante.

8.9. Finalmente, el Grupo de Taxistas pide a este Tribunal: (i) declarar que la demandada ha efectuado prácticas de competencia desleal, infringiendo la letra (c) del artículo 3° del D.L. N° 211; (ii) ordenar que termine con dichas prácticas abusivas obligándola a terminar con los actos, contratos y/o acuerdos que atenten en contra de la libre competencia; (iii) imponer una multa equivalente al 30% de las ventas efectuadas por la plataforma Uber en relación con transportes efectuados en Chile desde el inicio de sus operaciones o de una suma equivalente al doble del beneficio económico reportado por dicha infracción. Para el evento que no se pueda determinar dichas ventas ni el beneficio económico obtenido por Uber Chile, aplicar la multa más alta, esto es, 60.000 UTA; y (iv) condenar a Uber Chile al pago de

costas de la presente causa. Todo lo anterior con especial reserva de derechos respecto de la acción que pueda poseer en virtud del artículo 30 del D.L. N° 211.

H. Contestación de Uber Chile a la demanda del Grupo de Taxistas

9. A fojas 721, el 16 de octubre de 2017, Uber Chile contestó la demanda, solicitando su rechazo, con costas. Asimismo, la demandada opuso las excepciones de falta de legitimación pasiva y prescripción extintiva.

9.1. Respecto de la primera de éstas, Uber Chile argumenta que no realiza las conductas descritas en la demanda, ya que ella no es quien pone a disposición de los usuarios la aplicación Uber ni es quien contrata con los “socios conductores”. Agrega que, en efecto, es Uber B.V. la propietaria, operadora, licenciataria y responsable, y que Uber Chile sólo presta servicios de apoyo logístico y difusión.

9.2. Sobre la prescripción extintiva de la acción, la demandada indica que la conducta en la que se funda la demanda correspondería al ingreso y funcionamiento de Uber en Chile, hecho que se produce a finales de 2013, vale decir, hace más de 3 años, por lo cual, la acción se encontraría irremediablemente prescrita.

9.3. Luego, Uber Chile describe su servicio resaltando que por medio de la plataforma se conecta a usuarios con “socios conductores”, sin asegurar disponibilidad a uno ni obligar al otro. Los conductores son libres de conectarse cuando quieran a la aplicación.

9.4. Posteriormente, Uber Chile indica que para infringir la libre competencia debe acreditarse que las conductas de competencia desleal imputadas tienen por objeto alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante. Para eso, se debe determinar el mercado relevante. Precisamente en este punto la demanda sería débil, por cuanto haría una caracterización del mercado ambigua.

9.5. Con todo, de la demanda se desprendería que el producto ofrecido por la demandante sería el de “taxi”. Así, el mercado relevante sería el de transporte público remunerado de pasajeros. Uber no participa de este mercado, sino en el de intermediación o conexión. En subsidio de lo anterior, habría que delimitar la participación de Uber a la participación de Uber X, quien tampoco actuaría en el mismo mercado que los taxistas, sino en el mercado de transporte privado remunerado de pasajeros. Incluso, en caso de participar en el mismo mercado,

serían los “socios conductores” de Uber X los competidores de los taxistas, no Uber X ni Uber.

9.6. Para Uber Chile, ni siquiera los “socios conductores” participan del mismo mercado que los taxistas, porque los primeros ofrecen un servicio de transporte “agendado” y, los segundos, uno de transporte espontáneo.

9.7. Asimismo, la demanda no especificaría la duración ni la zona geográfica en que se realizan las conductas imputadas, no aportaría antecedentes que permitan analizar que los consumidores se hayan orientado hacia un bien distinto - sustitución - ni tampoco haría referencia alguna a eventuales pérdidas de clientela en base a dicha sustitución. De hecho, esta última no existiría, ya que la aplicación Uber ha creado nuevos mercados, nueva oferta y demanda. En este sentido, y tal como lo han conocido tribunales extranjeros, Uber llega a sectores alejados y ofrece nuevos servicios, por lo que llega a nuevos clientes.

9.8. En particular, sobre la imputación relativa a la tenencia de posición dominante, Uber Chile argumenta que ésta debe analizarse en relación con sus verdaderas competidoras, esto es, las otras aplicaciones de intermediación. Así, señala que existirían muchas alternativas similares y, con ello, una intensa competencia. Sin embargo, aun cuando se considere que Uber tiene una mayor participación de mercado, esto no sería suficiente para acreditar dominancia. A esto se agrega que la demanda considera la cantidad de conductores como elemento para construir la dominancia, lo que sería errado, porque existen “socios conductores” que ofrecen sus servicios esporádicamente.

9.9. Asimismo, Uber Chile rechaza los ilícitos imputados. Señala que no tendría sentido incurrir en prácticas predatorias, porque las bajas barreras a la entrada no le permitirían recuperar las pérdidas. Respecto a la competencia desleal, indica que la Ley N° 20.169 la define como toda conducta contraria a la buena fe o a las buenas costumbres que, por medios ilegítimos, persiga desviar clientela de un agente del mercado. Esta conducta no habría sido descrita correctamente en la demanda ni se cumplirían los requisitos para su procedencia en autos. En efecto, (i) Uber apuntaría a una demanda insatisfecha, creando una nueva (así lo afirmaría el Consejo Administrativo de Defensa Económica de Brasil); (ii) los medios utilizados por Uber -creatividad e innovación- serían legítimos; y (iii) Uber no infringiría la normativa de transporte de pasajeros, ya que dicha regulación no alcanzaría a Uber. Justamente por esta falta de normativa aplicable, es que en la actualidad existe un Proyecto de Ley en el Congreso, cuyo fin sería regular la actividad de Uber. A mayor

abundamiento, la Excma. Corte Suprema ha reconocido la falta de regulación e incluso ha dicho que el proyecto de ley no buscaría legislar sobre las aplicaciones para impedir su desarrollo sino, por el contrario, para que puedan ser llevadas a cabo.

9.10. Uber Chile finaliza su presentación detallando lo que se ha señalado sobre la aplicación "Uber" en otras jurisdicciones como México, Colombia, Uruguay, Estados Unidos y Brasil. De esta información se desprendería que Uber presta un servicio diferente al de taxis (no hay evidencia de que haya provocado una disminución en la ganancia de los taxistas) y, por lo tanto, las normas aplicables no pueden ser las mismas.

I. Resoluciones que reciben la causa a prueba

10. Atendido que la acumulación de ambas causas ocurrió cuando éstas se encontraban en estados procesales distintos, existe una interlocutoria de prueba para cada una de ellas.

10.1. A fojas 802, el 22 de febrero de 2018, se recibieron los siguientes hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos a prueba en los autos C 320-17: "*1. Estructura, características y condiciones de competencia del o los mercados en que incidirían las conductas imputadas en autos, desde el año 2013 hasta la interposición de la demanda; 2. Hechos constitutivos de la infracción de la normativa que rige el transporte remunerado de pasajeros por parte de Uber, en específico: i. Efectividad de que las tarifas que cobra Uber por el servicio ofrecido son diferentes a aquellas reguladas por la autoridad sectorial competente; ii. Efectividad de que los requisitos exigidos por Uber a los vehículos que prestan el servicio y sus choferes, son diferentes a aquellos establecidos por la autoridad sectorial competente; y iii. Efectividad de que Uber infringe las normas que regulan el acceso al transporte remunerado de pasajeros; 3. Especificación de la relación jurídica entre Uber Chile SpA y Uber International Holding B.V. y la de éstas con los socios conductores que operan en Chile y que se encuentran afiliados a dicha aplicación. Funciones que cada una de estas empresas desarrolla en Chile*".

10.2. Posteriormente, a fojas 1598, el 26 de agosto de 2019, en los autos 319-17 se recibieron los siguientes hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos a prueba: "*1. Estructura, características y condiciones de competencia del o los mercados en que incidirían las conductas imputadas en autos, desde el año 2012 hasta la interposición de la demanda; 2. Efectividad de que las demandadas han*

incurrido en las siguientes infracciones normativas: i. que las empresas demandadas realizan transporte ilegal de pasajeros. ii. que las empresas demandadas vulneran la seguridad de los pasajeros. iii. que las tarifas que cobran las demandadas por el servicio ofrecido son diferentes a aquellas reguladas por la autoridad sectorial competente. En la afirmativa, magnitud de la diferencia. Iii. que las empresas demandadas no cumplen con la normativa laboral respecto de sus choferes. iv. que las empresas demandadas no cumplen con la normativa tributaria; 3. Efectividad de que las empresas demandadas han incurrido en actos con el objeto de desviar clientela de la demandante ya sea incurriendo en las infracciones descritas en 2.; o bien, aprovechándose de la reputación de los taxis; 4. Efectos en la competencia de las conductas imputadas".

J. Antecedentes probatorios

11. Prueba documental:

11.1. Por parte del Sindicato Chile Taxis: A fojas 1769: (i) carta comunicación enviada por don Hernán Sepúlveda Hernández, en representación de ADUTAGACH, a la Presidenta de la República, Michelle Bachelet Jeria, de 21 de diciembre de 2017; (ii) Oficio Ordinario N° 2343, de 13.3.2019, emitido por la Subsecretaria de Transporte y Telecomunicaciones; (iii) Oficio N° 665, de 5.2.2019, emanado del Ministerio de obras públicas; (iv) Ordinario N° 58, de 19.1.2019, emanado de la Unidad de Análisis Financiero, en respuesta a denuncia administrativa, por infracción a ley 19.913; (v) Oficio FN, N° 572/2018, de 20.7.2018, emanado de la Fiscalía Nacional del Ministerio Público; (vi) carta FN 6/2079, de 29.7.2019 , emanada de la Fiscalía Nacional del Ministerio Público; (vii) Oficio N° 1387, de 22.6.2018, emanada de la Fiscalía Nacional Económica; (viii) Oficio NDF 101/19, de 14.1.2019, emanado de la Secretaria Ejecutiva Programa Nacional de Fiscalización, de la Subsecretaria de Transportes; (ix) Oficio N° 829, de 2.2.2018, emanado de la Subsecretaria de Transporte; (x) Oficio N° 1296, de 25.2.2018, emanado de la Subsecretaria de Transporte; (xi) Oficio N° 2324, de 6.4.2018, emanado de la Subsecretaria De Transporte; (xii) Oficio N° NDF 1931/19, de 2.9.2019, emanado de la Secretaria Ejecutiva Programa Nacional de Fiscalización, de la Subsecretaria de Transportes; y (xiii) Oficio N° 140/2019, de 31.07.2019, emanado de la Dirección General De Carabineros De Chile. Y, a fojas 2192: (i) presentación realizada ante el Senado de la República de Chile, por don Rene Ramírez López, presidente del Sindicato de Taxistas "Santa María"; y (ii) documento que da cuenta de las características del trabajo de conducción en plataformas *ride-hailing* (tipo Uber y Cabify) en Chile, de Andrés Fielbaum y Alejandro Tirachini.

11.2. Por parte del Grupo de Taxistas: A fojas 1007: (i) conclusiones del Abogado General Sr. Maciej Szpunar presentadas el 11 de mayo de 2017 en Asunto C-434/15, caratulado "Asociación Profesional Élite Taxi contra Uber Systems Spain, S.L", del Tribunal de Justicia Europeo; (ii) conclusiones del Abogado General Sr. Maciej Szpunar presentadas el 4 de julio de 2017 en Asunto C- 320/16 caratulado "Uber France SAS", del Tribunal de Justicia Europeo; (iii) Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) Europeo de 20 de diciembre de 2017, en Asunto C-434/15, caratulado "Asociación Profesional Élite Taxi contra Uber Systems Spain, S.L."; y (iv) presentación hecha por el gerente general de Uber Chile SpA ante la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados. A fojas 1432: copia de la inscripción de la constitución de la Sociedad Uber Chile SpA, que rola a fojas 20.550 número 13.531 del Registro de Comercio de Santiago del año 2013. Y, a fojas 2190: (i) acta N° 2383 de la Subsecretaría de Industria y Comercio de la República de Colombia; y (ii) impresión del sitio *web* de Uber en la cual las demandadas señalan que Uber comenzó a operar en Chile el año 2014.

11.3. Por parte de Cabify: A fojas 203: (i) escritura pública de modificación de sociedad "Maxi Mobility Chile II SpA"; (ii) Decreto N° 80 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones del año 2004; (iii) Decreto N° 212 de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que regula el transporte público de pasajeros; (iv) modelos de contratos de prestación de servicios utilizados por Cabify para personas naturales, jurídicas y clientes que son empresas; (v) copia simple de póliza de seguro de accidentes personales contratado por Cabify; y (vi) copia simple de póliza de seguro de responsabilidad civil contratado por Cabify. A fojas 1620: a) Documentos públicos: (i) modelo vigente de contrato de prestación de servicios que celebra Cabify con los conductores personas naturales; (ii) modelo vigente de contrato de prestación de servicios que celebra Cabify con personas jurídicas; y (iii) xiv) copia de la sentencia fecha 14 de julio de 2015, dictada por el Segundo Juzgado de Letras del Trabajo en la causa Rol O-1388-2015; b) documentos cuya información se declaró confidencial a fojas 1774: (i) copia simple de póliza de seguro de accidentes personales (seguro por "asiento") contratado por Cabify; (ii) copia simple de póliza de seguro de responsabilidad civil contratado por Cabify; (iii) certificado emitido por una compañía aseguradora con fecha 28 de noviembre de 2018, que certifica cobertura vigente de seguro de responsabilidad civil a nombre de Cabify; (iv) copia de tres informes resumen de test psicológicos realizados a potenciales conductores de Cabify; (v) Formulario N° 22 del SII de Cabify, año 2013; (vi) Formulario N° 22 del SII, de Cabify, año 2014; (vii) Formulario N° 22 del SII de

Cabify, año 2015; (viii) Formulario N° 22 del SII, de Cabify, año 2016; (ix) Formulario N° 22 del SII de Cabify, año 2017; (x) Formulario N° 22, del SII de Cabify, año 2018; y (xi) Formulario N° 22 del SII de Cabify, año 2019. Las versiones públicas de estos documentos se agregaron a fojas 1824. Y, a fojas 2064: nota de prensa.

11.4. Por parte de Easy Taxi: A fojas 281: (i) copia simple de la escritura de fecha 7 de mayo de 2013., donde consta el objeto vigente de Inversiones Easy Taxi Chile Limitada; (ii) copia de la Resolución Exenta N° 2862 de 2 de octubre de 2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; (iii) copia de los certificados de afiliación y de ingresos de los directores del Sindicato; y (iv) impresión obtenida del SII sobre situación tributaria de Easy Taxi. Y, a fojas 1861, documentos cuya información se declaró confidencialidad se declaró a fojas 1870: (i) Formulario N° 22 del SII, de Easy Taxi, año 2013; (ii) Formulario N° 22 del SII, de Easy Taxi, año 2014; (iii) Formulario N° 22 del SII, de Easy Taxi, año 2015; (iv) Formulario N° 22 del SII, de Easy Taxi, año 2016; (v) Formulario N° 22 del SII, de Easy Taxi, año 2017; (vi) Formulario N° 22 del SII, de Easy Taxi, año 2018; y (vii) Formulario N° 22 del SII, de Easy Taxi, año 2019. Las versiones públicas de estos documentos se agregaron a fojas 1880.

11.5. Por parte Uber Chile: A fojas 933: (i) copia del documento "*Working paper 003/2015 Post-entry rivalry: immediate impact of Uber application on door-to-door taxi rides*" emitido por Luis Alberto Esteves; (ii) copia del documento "*Technical note N° 06013/2016*"; (iii) copia del documento "*Official letter N° 07237/2017*"; (iv) copia del documento "*legal opinión*" el profesor de la Fundación Getulio Vargas de Río de Janeiro Carlos Ragazzo; (v) copia de la sentencia dictada por el 8° Tribunal Civil de Brasilia; (vi) copia de la sentencia dictada por el 37° Tribunal Civil de Brasilia; (vii) copia de la sentencia dictada por la 12° Cámara civil de la Corte Estatal de Río Grande; (viii) copia de la Resolución dictada por el Tribunal de Río Grande; (ix) copia de la Resolución dictada por el Tribunal de Río Grande; (x) copia de la sentencia del 41° Tribunal Civil de Sáo Paulo; (xi) copia del documento "*Keynote Remarks of FTC Chairwoman Edith Ramírez";* (xii) copia del documento *"AO NO. 2013-36*"; (xiii) copia del documento "*FTC Staff Guidance on active supervision of state*"; (xiv) copia del documento "*Proposed ordinance 02014-1367*"; (xv) copia del documento "*Docket No. 13R-0009TR*"; (xvi) copia del documento "*Second Proposed rulemakings*"; y (xvii) copia del documento "*Sharing some thoughts on the sharing economy*". Las traducciones de estos documentos están en el Cuaderno Pericial 1 (fojas 205 y 410). A fojas 935 y 1015 (percibidos a fojas 423): "*Video categorías Uber.Mp4*". A fojas 1052: capturas de pantallas de las páginas de aplicaciones

Cabify, Easy Taxi, HolaTaxi, SaferTaxi, MoviTaxi, SheRidesUs; Citus y Taxi Beat. A fojas 1117: copia simple de documento *"Efectos Concorrenciais da economía do compartilhamento no Brasil"* del economista jefe del Consejo Administrativo para la Defensa Económica de Brasil (CADE) Guilherme Mendes Resende y del analista en economía Ricardo Carvalho de Andrade Lima, de abril de 2018. Las traducciones de estos documentos se encuentran en el Cuaderno Pericial 2 (fojas 78). A fojas 1396: (i) acta Notarial de fecha 20 de abril de 2018 en virtud de la cual el Sr. Notario, en su calidad de ministro de fe, certifica que los documentos que se adjuntan a la presente Acta son los que aparecen en el vínculo de internet http>://www.uber.com/legal/terms/cl, el cual contiene los Términos y Condiciones de Uber B.V en relación con el uso de la aplicación; (ii) sentencia de la Iltma. Corte de Apelaciones de La Serena, dictada el 4 de mayo de 2017, recurso de protección deducido contra Uber Chile SpA, Rol N° 228-2017; (iii) documento de elaboración propia que contiene diversos extractos de prensa publicados entre el mes de noviembre de 2013 y febrero de 2014, en los que se informa la llegada al país de la aplicación; (iv) "Guía para el análisis de operaciones de concentración" (Santiago 2012) FNE; (v) página Superintendencia de Industria y Comercio, resolución de 26 de noviembre de 2015; (vi) Proyecto de Ley, Boletín N° 10.937-15, Mensaje Presidencial N° 181-364; (vii) sentencia dictada el 17 de marzo de 2017, por la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Iquique, en causa sobre recurso de protección, Rol N° 51-2017; (viii) sentencia dictada el 31 de julio de 2017, por Excma. Corte Suprema, en autos sobre recurso de protección, Rol N° 10210-2077; (ix) sentencia dictada el 7 de septiembre de 2017, por Excma. Corte Suprema en causa sobre recurso de protección Rol N° 19012-2017; (x) Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, OPN-008-2015, de 4 de junio de 2015, p. 2; (xi) documento de la Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia, Resolución N° 93/016, de 5 de agosto de 2016; (xii) copia sentencia *The United States Court of Appeals for the Seventh Circuit* "*Joe Sanfelippo Cabs, InC. et al., v. City of Milwaukee et al.* N° 16-1008 de 7 de octubre de 2016, p. 6, (Traducción propia); (xiii) copia sentencia *The United States Court of Appeals for the Seventh Circuit* "*Illinois Transportation Trade Association et al., v. City of Chicago et al*." , N°s. 16-2009, 16-2077 y 16-2980, 7 de octubre de 2016, pp .2 y 3; y (xiv) Copia documento OCDE *Directorate for Financial and Enterprise affairs, Competition Committee, "The impact of disruptive innovations on competition law enforcement*", *Contribution from Brazil*, 27 de octubre de 2015, pp. 3-6 y 19. Las traducciones de estos documentos se encuentran en Cuaderno Pericial Uber 3 (fojas 92). A fojas 1649 (percibidos a fojas 1807): (i) video en formato MP4 denominado "Centro de Excelencia" de Uber; (ii) video en formato MP4 denominado "Uber Chile I

Comprometidos con la seguridad de nuestra comunidad" de Uber; (iii) video en formato MP4 denominado "Uber Chile I Comprometidos con la seguridad de las mujeres" de Uber; (iv) video en formato Mp4 denominado "Uber I Revisa tu viaje". Se hace presente que este es un video sin audio; (v) video en formato MP4, disponibles en la página de la campaña "Cuidarte es amarte" realizada por Uber junto con ACHS y acceso enlace página Web "cuidarte es amarte"; y (vi) enlace a presentación interactiva de elaboración propia en el formato para página *Web Google Slides*. A fojas 1731: (i) noticia titulada "La Agresiva estrategia de DiDi para destronar a Uber en el mercado Chileno"; (ii) noticia titulada "Llega a Chile Didi, la app que competirá con Uber y ofrece $400 mil semanales a choferes"; (iii) noticia titulada "Conocido como "el Uber chino": DiDi anuncia su llegada a 14 ciudades de Chile"; (iv) Proyecto de Ley, Boletín N° 11934-15 junto con el Mensaje Presidencial N° 077-366, presentado el 20 de julio de 2018; (v) Guías Comunitarias de Uber aplicables a Chile; (vi) documento que se refiere a la cobertura de seguros que otorga la empresa SURA en relación a los viajes relacionados con las aplicaciones de Uber; (vii) nota periodística titulada "Prefieren usar Uber para dejar sus hijos en colegios"; (viii) nota periodística titulada "Uber activa en Chile sistema para detectar mensajes inapropiados dentro de la app"; y (ix) copia simple de la Sentencia pronunciada por el Segundo Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago en causa RIT o-1388-2015, caratulados "Thompson con Uber Chile Spa". A fojas 2007: (i) artículo "*Regulation, innovation, and growth: Why peer-to-peer businesses should be supported*", de David Stallibrass y John Fingleton; (ii) artículo "*Uber and the rule of law: Should spontaneous liberalization be applauded or criticized?*", de Damien Geradin; (iii) artículo "*Should uber be allowed to compete in Europe? And if so how?"*, de Damien Geradin; y (iv) traducciones de estos documentos.

12. Informes en derecho, económicos o técnicos acompañados por las partes:

12.1. Por parte de Cabify: A fojas 394, informe económico "Análisis Económico del Comportamiento Competitivo de CABIFY" y sus anexos, de Felipe Morandé y Juan Esteban Doña.

12.2. Por parte de Uber Chile: A fojas 1524 informe en derecho elaborado por Javier Velozo Alcaide y Pablo Pardo Murillo, "Competencias e Innovaciones Disruptivas: Requisitos del Acto de Competencia Desleal Tipificado en el DL 211 y su Interrelación con la Regulación Sectorial".

13. Prueba testimonial rendida por las partes. Por parte de Uber Chile: a fojas 1133, consta la declaración de Pablo Vergara Riquelme; a fojas 1139, consta la declaración de Javier Silva Moreno; a fojas 1145, consta la declaración de Enrique Chandía Pinto; a fojas 1150, consta la declaración de Luz Alvarado Espinoza; a fojas 1154, consta la declaración de Rosario Jiménez Castillo; a fojas 1157, Ricardo Lira Del Campo; a fojas 1404, consta la declaración de Francisco Marshall; a fojas 1839 consta la declaración de Mónica Joyce Fáez Peña; y a fojas 1853 la declaración de Rodrigo Javier Tagle Diaz.

14. Prueba confesional rendida por las partes. A fojas 1436 consta la absolución de posiciones de Matías Zegers Ruiz-Tagle, en representación de Uber Chile y a fojas 1912, se tuvo por confeso al representante legal del Sindicato Chile Taxis, respecto de los hechos categóricamente afirmados por las partes demandadas en los pliegos de posiciones ofrecidos a fojas 1633 y 1645.

15. Oficios solicitados por el Tribunal. A petición de Cabify: A fojas 1874 se encuentra oficio del Servicio de Impuestos Internos.

16. Observaciones a la prueba presentadas: A fojas 1529 y 2148, Uber Chile; a fojas 2069 Cabify; y a fojas 2222, Easy Taxi.

17. A fojas 1918, el 2 de marzo de 2020, este Tribunal ordenó traer los autos en relación. La vista de la causa se efectuó en la audiencia del 5 de agosto de 2020, según consta del certificado que rola a fojas 2288.

18. A fojas 2289, con fecha 9 de noviembre de 2020, el Tribunal resolvió oficiar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el fin de recabar antecedentes para mejor resolver, medida reiterada el 4 de diciembre de 2020 a fojas 2316. Sin perjuicio de lo anterior, a la fecha de dictación de la presente sentencia, no se recibieron los antecedentes solicitados.

Y CONSIDERANDO:

1. Acerca de la excepción por falta de legitimación pasiva.

Primero: Que, antes de analizar las conductas imputadas en estos autos y sus eventuales consecuencias jurídicas, corresponde resolver, previamente, la

excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por Uber Chile en contra de ambas demandas;

Segundo: Que, Uber Chile fundamenta esta excepción argumentando que no se le podría considerar justa parte en este proceso, por cuanto *"no es propietaria, operadora, licenciataria o responsable de la Aplicación Uber, sino que sólo presta servicios de apoyo logístico y difusión de la Aplicación en Chile"*, recibiendo una retribución monetaria por dichos servicios de parte de Uber International Holding B.V. (Contestaciones de fojas 407 y 721). En específico, aduce que "[e]*s Uber International Holding B.V. la propietaria de la Aplicación "Uber", sociedad de responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos* (…) *y es a ella quien podrían afectar los resultados de la presente acción*" (…); y que Uber Chile "*no es quien realiza las conductas descritas en la demanda, no es quien pone a disposición de los Usuarios la aplicación Uber, ni es quien contrata con los Socios Conductores*" (fojas 722 y 723; reiterado a fojas 1396 vta);

Tercero: Que, para efectos de resolver la excepción deducida, cabe tener presente que, en esta sede, la legitimación pasiva ha sido definida como "*la aptitud para soportar el ejercicio y las consecuencias de la acción, y por consiguiente, del poder jurisdiccional, y necesariamente tiene que ver con el contenido de la relación jurídica material en que la parte incoada efectiva y realmente participó*" (Sentencia N° 131/2013, c. 6°; reiterado en Sentencias N° 154/2016, c. 8°; y N° 167/2019, c. 78°). En consecuencia, para resolver la excepción deducida, se debe analizar si Uber Chile se halla en una relación jurídica material con las conductas imputadas en autos;

Cuarto: Que, en primer término, la demandada Uber International B.V., en su contestación, reconoció expresamente su posición de controladora de Uber Chile al señalar que "[…] *la propietaria de la aplicación Uber es la sociedad Uber Technologies Inc., la cual tiene control sobre Uber International C.V.* [sic]*, que a su vez tiene control sobre Uber International B.V.*", y que "*Uber International Holding B.V. es la sociedad que controla Uber Chile SpA*" (fojas 555);

Quinto: Que, en segundo término, el testigo Javier Silva Moreno, coordinador de operaciones de Uber Chile, declaró en estrados sobre la actividad que Uber Chile desarrolla en el país, señalando que "*a nosotros* [Uber Chile] *nos envían las tarifas ya prestablecidas desde afuera. Nosotros acatamos esas tarifas* […]" (fojas 1141). "*Uber V.B. nos manda todos los lineamientos y nos dice Javier, por ejemplo, la tarifa va a ser cien pesos. Esto es lo que tú tienes que implementar en Chile. Y este producto va a ser regido base, en base a esa tarifa*" (fojas 1141 vta). El mismo

testigo agregó que "(…) *nosotros* [Uber Chile] *recibimos lineamientos directamente desde Uber BV desde Holanda. Los cuales nos piden a nosotros que las implementemos en el país. Mi trabajo es fundamental en esto, porque yo lo hago a través de mi equipo, de mis agentes prestando ayuda si el socio conductor lo requiere, resolviendo algún, algún caso que ellos vean necesario. Y es prácticamente eso, proveer asistencia bajo los lineamientos de Uber BV* (sic)" (fojas 1143 vta);

Sexto: Que, del mismo modo, el testigo Pablo Vergara Riquelme, jefe de logística de Uber Chile, declaró que "[…] *eso es lo que nosotros hacemos, por un lado, entregamos la información de lo que existe acá y después una vez de que se toma la decisión y nos dicen que cosas tenemos que hacer, nosotros la ejecutamos acá en Chile*" (fojas 1137);

Séptimo: Que, según se expuso en las consideraciones precedentes, los indicios y antecedentes que constan en el proceso permiten inferir que Uber International B.V. ejerce control sobre Uber Chile; en específico, posee el 100% de la propiedad accionaria de ésta última (copia de escritura pública de constitución de sociedad que consta a fojas 708, acompañada por Uber Chile). Asimismo, dichos antecedentes permiten determinar que Uber Chile, como subsidiaria o filial de Uber International B.V., si bien no decide en forma independiente su propio comportamiento en el mercado porque se sujeta a los lineamientos que entrega su matriz, lleva a cabo, como se ha acreditado, en todos los aspectos materiales, las instrucciones entregadas por la empresa matriz en el territorio nacional, particularmente en consideración a los vínculos económicos, organizacionales y legales entre ambas entidades, operando, en los hechos, la plataforma Uber en el territorio nacional. En consecuencia, Uber Chile se halla en una relación jurídica material con las conductas imputadas;

Octavo: Que, a mayor abundamiento, la excepción de falta de legitimación pasiva no puede ser acogida, porque Uber Chile, en cuanto filial de Uber International B.V. debe ser tratada en esta sede, junto con su matriz, como una única unidad económica –"*single economic entity*"–, esto es, como *"entidades legales separadas que ejercen una única fuerza competitiva en el mercado – sus elementos constitutivos no pueden competir inter se"* (traducción libre, D. Bailey y O. Odudu, *The single economic entity doctrine in EU competition law, Common Market Law Review*, volumen 51, 2014, p. 1757). Lo anterior conlleva que las decisiones que adopten las entidades que son jurídica y formalmente diferentes deben ser tratadas como una mera distribución de funciones al interior del mismo

grupo empresarial y, por consiguiente, acciones como la de autos en que la filial ejecuta las instrucciones de su matriz podrían ser dirigidas, indistintamente, en contra de cualquiera de ellas.

Noveno: Que, más aun, atendido que Uber International B.V. tiene el 100% de la propiedad accionaria de Uber Chile, se puede presumir que la primera es el núcleo de toma de decisiones del grupo y que ejerce una influencia decisiva en el actuar comercial de su filial (así se ha desarrollado por la jurisprudencia comparada V.gr. Caso C-97/08 P Akzo Nobel and Others v Commission [2009] ECR I-8237, § 60 y 61). De esta manera, en la medida que la acción se dirija contra la filial y su matriz, como ocurre en el caso de la acción impetrada por Sindicato Chile Taxis, si se acreditan los ilícitos que son imputados a Uber Chile, la responsabilidad por los hechos que ésta ha ejecutado puede atribuirse indistintamente a la filial o a la matriz de su grupo, esto es, a Uber International B.V. Así se ha resuelto por la doctrina y jurisprudencia comparada y por la jurisprudencia de este Tribunal (V.gr. Sentencia N° 139/2014, c. 294°; Sentencia N° 167/2019, c. 79°);

Décimo: Que, es posible entonces establecer que Uber Chile tiene la aptitud para soportar las consecuencias de la acción deducida en autos, es decir, legitimación pasiva, toda vez que no es un tercero extraño o independiente, sino que ha tenido intervención directa en la ejecución de las actividades económicas que desarrolla el grupo Uber en Chile;

Undécimo: Que, por tanto, se rechazará la alegación de falta de legitimación pasiva alegada por Uber Chile, al haber ejecutado conductas que tienen relación o conexión con las conductas objeto de las demandas, y formar parte integrante de una sola unidad económica o de negocios con su matriz, Uber International B.V.;

2. Acerca de la Excepción de Prescripción.

Duodécimo: Que la segunda excepción deducida, en forma subsidiaria, por Uber Chile (a fojas 407 y 721) respecto de las demandas de fojas 13 y 644 y por Uber International B.V. (a fojas 552) respecto de la demanda deducida por el Sindicato Chile Taxis a fojas 13, es la prescripción extintiva de la acción. De acuerdo con las demandadas, las conductas imputadas se basarían en el ingreso y funcionamiento de Uber en Chile. Este hecho se habría producido a fines del 2013 e incluso el demandante habría reconocido que la aplicación Uber comenzó a operar en el mercado relevante definido en abril de 2014. De esta manera, al haberse interpuesto y notificado la demanda luego de tres años contados desde la ejecución de la conducta, ésta se encontraría prescrita;

Decimotercero: Que, asimismo, ambas demandadas advierten que de acuerdo con el artículo 20 del D.L. N° 211, la prescripción debe computarse desde la ejecución de la conducta y no desde que cesan sus efectos o desde que ésta ha sido "consumada". En este sentido, las demandadas argumentan que el plazo de prescripción debe computarse desde el ingreso y funcionamiento de la aplicación Uber en Chile, lo que se habría producido a fines del año 2013 (Uber Chile, fojas 410 y Uber International B.V., fojas 558);

Decimocuarto: Que, asimismo, agregan que si el legislador hubiese querido que el plazo de prescripción se computara desde que cesaren los efectos de la conducta, lo hubiera dicho expresamente, como lo hace a propósito de las conductas reguladas en la letra (a) del artículo 3 del D.L. N° 211 relativas a acuerdos entre competidores, como colusión;

Decimoquinto: Que, las demandantes no esgrimieron argumentos a fin de rebatir la excepción de prescripción extintiva deducida por las demandadas Uber Chile y Uber International B.V.;

Decimosexto: Que, el artículo 20 del D.L. N° 211 dispone que la acción para perseguir la sanción de conductas que atentan contra el mencionado decreto ley, distintas de aquellas señalas en la letra (a) del artículo 3° del D.L. N° 211, prescriben en el plazo de tres años, contados desde la ejecución de la conducta atentatoria contra la libre competencia en que se funda la acción;

Decimoséptimo: Que, al respecto, en la jurisprudencia en esta sede se ha señalado que "*para los efectos de las materias de que conoce generalmente este Tribunal, la ejecución de actos anticompetitivos ha de entenderse referida a la comisión o celebración de hechos de significación jurídica, sean éstos actos jurídicos simples o complejos, unilaterales o bilaterales* (convenciones)" (Sentencia N° 96/2010, c. 9°). Asimismo, como se ha resuelto en numerosas ocasiones, para efectos de dilucidar si las acciones se encuentran prescritas, es preciso discernir el momento en que culmina la "ejecución" de la conducta, pues sólo a contar de entonces debe iniciarse el cómputo del plazo de prescripción aplicable (V.gr. Sentencias N°s 43/2006, 55/2007, 57/2007, 59/2007, 60/2007, 62/2008, 66/2008, 70/2008, 75/2008, 76/2008, 83/2009, 96/2010, 109/2011, 112/2011, 123/2012, 126/2012 y 141/2014); distinguiendo las infracciones a la libre competencia que tienen un carácter permanente de aquéllas que se realizan en un solo acto;

Decimoctavo: Que a la luz de los elementos de juicio antes expuestos, corresponde determinar si las conductas acusadas serían de carácter instantáneo, vale decir, "*se produce en un instante preciso y determinado en el tiempo*" (Sentencia N° 126/2012, c. 16°) -conductas cuya ejecución, en este caso, habría terminado por el ingreso de la aplicación Uber a Chile, como se aduce en las excepciones de prescripción-, o si se trata de una conducta continuada o de tracto sucesivo, es decir, aquellas que comprenden varias acciones sucesivas en el tiempo y en que la infracción continúa hasta que se comete la última acción supuestamente antijurídica (en este sentido, véase Sentencia N° 174/2020, c. 81°);

Decimonoveno: Que, como se ha señalado, el Sindicato Chile Taxis acusa a Uber Chile y Uber International B.V. de incurrir, por una parte, en conductas constitutivas de abuso de posición dominante, consistentes en la supuesta fijación unilateral de precios sin respetar los valores establecidos para el servicio de taxis y en la imposición de precios predatorios; y por otra, en conductas constitutivas de competencia desleal, también con el fin de alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante en el mercado, a través del desarrollo de sus actividades en infracción a una serie de normas (reglas tributarias, legislación laboral y normas aplicables al transporte público de pasajeros), así como aprovechándose de la reputación de los taxis para desviarles clientela. El Grupo de Taxistas imputa, asimismo, competencia desleal por infracción de normas a Uber Chile;

Vigésimo: Que, estas conductas no se agotan ni se pueden enmarcar en un solo acto, constituyendo, por el contrario, una conducta continuada. De este modo, el plazo de prescripción solo podría comenzar a computarse en el momento en que la requerida cese en la operación de su aplicación, pues solo en ese momento concluye la ejecución de la infracción que le es imputada, hecho que no había ocurrido, al menos a la fecha de la primera notificación que se practicó a cada demandada, esto es, el 28 de mayo de 2018 a Uber Chile (fojas 403) y el 18 de abril de 2019, a Uber International B.V. (fojas 538);

Vigésimo primero: Que, en lo concerniente al abuso de dominancia imputado consistente en la fijación unilateral de tarifas y los precios predatorios, cada vez que se cobra una tarifa o un precio a los consumidores por la prestación de servicios, se verifica o ejecuta la conducta acusada, y con ello, ésta se encontraría en permanente ejecución. Para efectos de ejemplificar lo anterior, este Tribunal ha señalado que en casos de abusos consistentes en la imposición de precios que afectan la libre competencia por una empresa que posea una posición dominante "*resulta evidente que tal acción requiere de la voluntad constante y permanente de*

quien la ejecute para poder mantenerse y ser efectiva. En otros términos: si la empresa dominante cesa en su voluntad de cobrar precios abusivos, sólo entonces puede entenderse que ha cesado la infracción sometida a conocimiento de este Tribunal, y sólo entonces comenzaría a correr el plazo de prescripción" (Sentencia N° 55/2007, c. 11°). Dicho pronunciamiento fue confirmado por la Excma. Corte Suprema al rechazar el recurso de reclamación deducido en contra de la mencionada Sentencia N° 55/2007, señalando al efecto que "*se discrepa de lo sostenido por las reclamantes en orden a que lo acontecido en la actualidad es efecto de una conducta ocurrida en junio de 2003, oportunidad en que comenzó a funcionar el almacén extra-portuario de Fast Air, por cuanto el cobro abusivo reprochado se verifica cada vez que un usuario requiere el servicio de flete entre el aeropuerto y las bodegas de la Empresa Portuaria, y ello constituye ejecución*" (Excma. Corte Suprema, Rol N° 3732-2007, Sentencia de 10 de octubre de 2007, c. 15°);

Vigésimo segundo: Que, en lo que respecta a las imputaciones relativas a actos de competencia desleal, la conducta acusada también es de ejecución continua. En particular, como ya se describió, se imputa la infracción de normas y un presunto aprovechamiento de la reputación de los taxis. Todos estos hechos se desenvuelven y mantienen en el tiempo desde que las demandadas ingresaron al mercado relevante y en la medida que la aplicación Uber continúe operando en Chile bajo las mismas condiciones y modelo de negocio;

Vigésimo tercero: Que, dado lo anterior, mientras no se deje de cobrar precios a través de la plataforma Uber ni de actuar, mediante conductas supuestamente desleales, al aprovecharse de la reputación de los taxis e infringir las normas acusadas, las conductas siguen ejecutándose. En razón que en autos no existen antecedentes de que dichos cobros o supuestos actos de competencia desleal hubieren cesado, aún no puede iniciarse el cómputo del plazo de prescripción y, por consiguiente, las acciones deducidas por el Sindicato Chile Taxis y por el Grupo de Taxistas no se encuentran prescritas;

Vigésimo cuarto: Que, por lo expuesto, se rechazarán las excepciones de prescripción opuestas por Uber Chile y Uber International B.V. contra las demandas del Sindicato Chile Taxis y del Grupo de Taxistas;

3. Sobre las conductas acusadas

3.1. Competencia desleal.

(i) La imputación relativa a actos de competencia desleal por infracción de normas.

Vigésimo quinto: Que el Sindicato Chile Taxis imputa a Uber Chile, Uber International B.V., Cabify e Easy Taxi la ejecución de actos de competencia desleal al operar infringiendo las normas que rigen para la operación de los taxis. En particular, la demandante señala que estas empresas no cumplirían con la normativa aplicable al transporte público de pasajeros, reglas tributarias y la legislación laboral, lo que le entregaría una ventaja competitiva ilícita en comparación con los taxistas;

Vigésimo sexto: Que, el Sindicato Chile Taxis señala que "[*s*]*in atender con las exigencias y normativas a que se someten los taxistas, las empresas Uber Chile Spa, Maxi Mobility Chile II SpA, comúnmente conocida como Cabify e Inversiones Easy taxi Chile Limitada prestan servicios en Chile, dedicándose al transporte informal de pasajeros, mediante el uso de una aplicación desde la cual los usuarios solicitan el servicio de transporte, y a la fecha de ello hoy cuenta con miles de conductores y usuarios*" (fojas 51). Agrega que "*las empresas no pagan los impuestos debidos por la actividad que realizan. Cada una de las referidas empresas se dedica a articular una red masiva de transporte ilegal de vehículos de transporte público, sin cumplir las exigencias que la ley establece al efecto, de manera que contratan choferes que sin estar sometidos a las normativas legales, se dedican al transporte informal de pasajeros mediante el uso de una aplicación desde la cual los usuarios solicitan el servicio de transporte*" (fojas 52);

Vigésimo séptimo: Que, por su parte, el Grupo de Taxistas acusa que Uber Chile realiza transporte público remunerado de pasajeros sin cumplir con la legislación que rige a dicha actividad. Al respecto, arguye que "*con su accionar fuera de toda la legalidad vigente* [Uber Chile] *ha realizado innumerables acciones de competencia desleal en contra de los demandantes de autos, ya que al intervenir en el regulado mercado del transporte público en Chile a través de su plataforma o también mal llamada 'Aplicación', por medio de la cual establece tarifas por el servicio de transporte ofrecido por sus 'socios conductores*', *a pesar que según la legislación chilena, las tarifas de transporte remunerado de pasajeros (TAXIS) está regulada expresamente por la autoridad. Por otra parte su accionar desleal facilita que participen en un mercado completamente reglado por la autoridad actores que*

no cumplen con ninguno de los requisitos exigidos por la ley para poder participar de este mismo mercado" (fojas 652);

Vigésimo octavo: Que las demandadas refutan las imputaciones antes descritas. En particular, Cabify sostiene que (i) no persigue desviar clientela de los taxis sino que prestar un servicio complementario a la demandante; (ii) no ha utilizado medios ilegítimos ni ha incurrido en conductas contrarias a la buena fe; (iii) es falsa la alegación de que la supuesta ilegalidad de Cabify le permite tener menores costos. Por el contrario, señala que ésta incurre en costos tributarios, de seguros y capacitación de conductores; y (iv) el permiso para operar taxis no es un costo hundido, sino que es un activo, transable, que aumenta su valor (fojas 240 a 243). Por su parte, Easy Taxi agrega que no ha incurrido en ese tipo de conductas y que, por el contrario, otorga a los taxistas la posibilidad de contar con las mismas ventajas del modelo utilizado por Uber y Cabify, y que, su categoría Economy incluso incluye mayoritariamente a taxistas (fojas 316 a 322). Uber Chile sostiene que se debe acreditar que existe una desviación de clientela realizada por medios ilegítimos, considerando, especialmente, que no toda persona que prefiere Uber necesariamente es cliente de los taxistas (fojas 421 vta a 427). Uber International B.V., por su parte, agrega que la demanda no se refiere a un problema de competencia, sino que dice relación con un conflicto sobre la regulación de las nuevas plataformas tecnológicas. Asimismo, indica que no se ha probado la utilización de medios ilegítimos para desviar clientela, ni que Uber y los taxistas sean competidores directos (fojas 584 a 598);

Vigésimo noveno: Que, las acusaciones de las demandantes antes expuestas configurarían, en su entendimiento, el ilícito previsto en el artículo 3, letra (c), del D.L. N° 211, en lo relativo a actos de competencia desleal. Dicha disposición señala que son anticompetitivas "*las prácticas predatorias, o de competencia desleal, realizadas con el objeto de alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante"*. Del tenor de la norma referida se desprende que el ilícito de competencia desleal, en esta sede, requiere la concurrencia de dos requisitos copulativos, a saber, que (i) se acredite que la demandada cometió algún acto de competencia desleal y que, además, (ii) dicho acto tenga por objeto alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante en el mercado;

Trigésimo: Que, en relación con el primer requisito, existe una definición legal sobre el concepto de acto de competencia desleal y, por tanto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 20 del Código Civil, debe dársele dicho significado. En efecto, el artículo 3° de la Ley N° 20.169 señala que "*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". De esta manera, este concepto ha sido el que ha utilizado este Tribunal al conocer acusaciones sobre este tipo de prácticas (V.gr. Sentencia N°164/2018, c. 6°; Sentencia N° 131/2013, c. 62°; y Sentencia N° 130/2013, c. 5°);

Trigésimo primero: Que, por su parte, en lo que concierne al segundo requisito, 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;

Trigésimo segundo: Que, en específico, ello supone que la competencia de este Tribunal se circunscribe a aquellos actos de competencia desleal solo en cuanto estos tengan al menos la aptitud de producir efectos anticompetitivos y exista una relación de causalidad entre el acto imputado y la posición dominante del demandado o su razonable expectativa de adquirirla (véase a este respecto, informe en derecho, fojas 1490). En otras palabras, solo pueden juzgarse aquellas actuaciones que pueden vulnerar el bien jurídico tutelado en esta sede, vale decir, el proceso competitivo;

Trigésimo tercero: Que, al efecto, diversos precedentes han definido el alcance del artículo 3, letra (c), del D.L. N° 211, declarando que "*en ausencia de posición de dominio o de la capacidad de alcanzarla en el corto o mediano plazo, no se configuran las conductas descritas en la letra c) del artículo 3º del D.L. N° 211,* (…)" (Sentencia N° 151/2016, c. 19° y en el mismo sentido, Sentencia N° 164/2018, c. 5°);

Trigésimo cuarto: Que, de esta forma, según se ha resuelto (V.gr. Sentencia N° 155/2016, c. 4°), sólo en el evento que este Tribunal alcance la convicción de que los hechos denunciados constituyen efectivamente actos de competencia desleal, se examinará a continuación si ellos han tenido por objeto alcanzar, mantener o incrementar una posición de dominio;

Trigésimo quinto: Que, establecido lo anterior, es necesario determinar si la infracción de normas que se imputa puede configurar, y bajo cuáles supuestos, un acto de competencia desleal de aquellos previstos en el artículo 3, letra (c) del D.L. N° 211. Esta hipótesis no se encuentra consagrada en la legislación chilena, sino que ha sido desarrollada por el derecho comparado y la doctrina. En este sentido, el informe de fojas 1457, identifica adecuadamente los elementos que se exigen en otras jurisdicciones (V.gr. Colombia, España y Argentina). En particular, se exige que (i) exista prejudicialidad, vale decir, que la vulneración de la norma sea previamente declarada por el regulador sectorial o el órgano jurisdiccional con competencia sobre la materia; (ii) que el infractor obtenga una ventaja competitiva a consecuencia de la infracción de normas; y (iii) que dicha ventaja sea significativa;

Trigésimo sexto: Que, en lo que concierne a la prejudicialidad como requisito para configurar la hipótesis normativa de competencia desleal, es atingente toda vez que el artículo 3, inciso primero, del D.L. N° 211 dispone que las conductas reprochables en esta sede son únicamente aquellas que pueden menoscabar la libre competencia, al disponer que "(…) *cualquier hecho, acto o convención que impida, restrinja o entorpezca la libre competencia, o que tienda a producir dichos efectos, será sancionado* (…)". En el mismo, sentido, el mandato legal previsto en el artículo 18 N° 1 del mismo cuerpo normativo, relativo a las atribuciones y deberes de este Tribunal, prescribe que este debe "*conocer, a solicitud de parte o del Fiscal Nacional Económico, las situaciones que pudieren constituir infracciones a la presente ley*";

Trigésimo séptimo: Que este predicamento ha sido corroborado en fallos anteriores (Sentencia N° 88/2009, c. 80°), así como por la Excma. Corte Suprema cuando ha declarado que este Tribunal carece de competencia para pronunciarse acerca de la aplicación de normativa distinta, como, por ejemplo, de telecomunicaciones (resolución que confirma la Sentencia N° 45/2006, Excma. Corte Suprema, Rol N° 6236-06, Sentencia de 4 de julio de 2007, c. 34°); o sobre un asunto como la plausibilidad de una infracción a la Ley N° 19.039 sobre Propiedad Intelectual (Excma. Corte Suprema, Rol N° 26.525-2018, Sentencia de 8 de junio de 2020, c. 16°). De este modo, el juzgamiento en esta sede de infracción a normativas distintas a aquella de libre competencia exige que esta sea conocida y declarada por la autoridad competente por decisión firme y ejecutoriada y, adicionalmente, debe dar cumplimiento a los requisitos generales que prevé el artículo 3 letra (c) del D.L. N° 211 expuestos en los considerandos trigésimo quinto y trigésimo sexto precedentes;

Trigésimo octavo: Que, entonces, corresponde constatar, en concreto, si existen antecedentes en el expediente que den cuenta de que las demandadas han vulnerado las normas a que se refiere cada libelo acusatorio, vale decir, aquellas que regulan el transporte público de pasajeros, las normas laborales y tributarias;

Trigésimo noveno: Que, como se analizará a continuación, a fojas 1769 y fojas 2192, el Sindicato Chile Taxis acompañó una serie de documentos que no tienen la idoneidad ni la entidad para acreditar que la autoridad competente hubiere declarado que Uber Chile, Uber International B.V., Cabify o Easy Taxi infringieron alguna de las normas a que alude su demanda;

Cuadragésimo: Que, la única prueba que aportó el Sindicato Chile Taxis es de naturaleza documental, comprendiendo comunicaciones enviadas directamente por la parte a diversas autoridades junto a sus respectivas respuestas (fojas 1769), así como también documentos académicos y una presentación realizada ante el Congreso por parte del Sindicato de Taxis "Santa María" (fojas 2192). Como se expondrá, la prueba aportada por las demandantes no permite acreditar que se haya calificado el actuar de las demandadas como una infracción a las normas relacionadas con los eventuales actos de competencia desleal acusados, ni menos si tales infracciones pueden atribuirse exclusivamente a las demandadas o también a los taxis;

Supuesto incumplimiento de la normativa aplicable al transporte público de pasajeros

Cuadragésimo primero: Que, respecto del supuesto incumplimiento de normas relativas al transporte de pasajeros, el Sindicato Chile Taxis imputa, en primer término, que las empresas demandadas no velarían por la seguridad de los pasajeros. En este sentido, señala que "*la función social que debe cumplir la propiedad en las empresas de transporte remunerado de pasajeros se ve reflejada en la obligatoriedad de estos de tener seguros adicionales contra accidentes, revisiones periódicas de los vehículos cada seis meses, licencia profesional de sus conductores e inscripción de sus vehículos en un registro público y nacional entre otras; todos elementos que la contraria no tiene, vulnerando con ello flagrantemente la seguridad de los usuarios del mercado relevante*" (fojas 49 y 50);

Cuadragésimo segundo: Que, las demandadas, por su parte, refutan esta acusación. Uber Chile y Cabify aportaron antecedentes sobre la contratación de seguros para proteger a quienes utilicen sus servicios. En efecto, Uber Chile indica que "*tiene una alianza con Seguros SURA, teniendo una cobertura para todos los*

viajes que se realicen dentro de la plataforma. Esta póliza protege tanto a los Socios Conductores, a los usuarios finales, y, en general, a la comunidad (…) los viajes realizados por los Socios Conductores mediante la aplicación Uber serán definitivamente más seguros -para todos los usuarios- que el servicio prestado por los taxistas" (fojas 2170 y 2171). En el caso de Cabify, ésta acompañó diversas pólizas de seguro de responsabilidad de accidentes personales y responsabilidad civil que contrata para sus usuarios (fojas 1620);

Cuadragésimo tercero: Que, en segundo término, el Sindicato Chile Taxis señala que las demandadas cobran tarifas diferentes de aquellas reguladas por la autoridad competente para los taxis, afirmando que "[*l*]*os precios que establecen las empresas demandadas son evidentemente inferiores a los del mercado regulado de transporte"* (fojas 64);

Cuadragésimo cuarto: Que, en lo concerniente a esta acusación, Cabify sostiene que "*dado que la actividad de Cabify no se encuentra regulada, tiene plena libertad para definir sus precios de acuerdo a las leyes de la oferta y la demanda y a los costos de proveer el servicio*" (fojas 2118). Por su parte, Easy Taxi argumenta que "*atendido que Easy Taxi no tiene posición dominante, tiene total libertad para fijar los precios que estime convenientes*" (fojas 2262);

Cuadragésimo quinto: Que, en tercer y último término, el Sindicato Chile Taxis imputa a las requeridas el ejercer una actividad ilegal en cuanto señala que "[*c*]*ada una de las referidas empresas se dedica a articular una red masiva de transporte ilegal de vehículos de transporte público, sin cumplir las exigencias que la ley establece al efecto, de manera que contratan choferes que sin estar sometidos a las normativas legales, se dedican al transporte informal de pasajeros mediante el uso de una aplicación desde la cual los usuarios solicitan el servicio de transporte*" (fojas 52);

Cuadragésimo sexto: Que la referida demandante sustentó las acusaciones relativas al supuesto incumplimiento de las demandadas a la normativa aplicable al transporte de pasajeros en respuestas recibidas por ésta de parte de la Presidencia de la República (fojas 1736), el Ministerio de Obras Públicas, (fojas 1750), Carabineros de Chile (fojas 1766) y la Subsecretaría de Transportes (fojas 1748, 1755, 1758, 1759, 1760, 1761, 1762 y 1763). A continuación se analizará el mérito de estos documentos;

Cuadragésimo séptimo: Que, respecto a la comunicación enviada a S.E. la Presidenta de la República, relativa a la suspensión "[*d*]*el funcionamiento de los*

sitios electrónicos mediante el cual funcionan aplicaciones de servicios privados de pasajeros", S.E. informó, mediante carta respuesta INPR2017-54600, de fecha 21 de diciembre de 2017, que se derivó lo consultado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que "*en el marco de sus facultades y competencias, le brinden una respuesta directa*" (fojas 1736);

Cuadragésimo octavo: Que, asimismo, mediante el Oficio Ord. N° 665, de fecha 6 de febrero de 2019, el Ministerio de Obras Públicas señaló que *"tanto esta Secretaría de Estado como también sus servicios dependientes, carecen de competencias para atender su requerimiento de investigación, dado que el tráfico urbano no se encuentra dentro de las facultades que nuestra Ley Orgánica impone como función del Ministerio de Obras Públicas"* (fojas 1750);

Cuadragésimo noveno: Que, por su parte, mediante el Oficio N° 140, de fecha 31 de julio de 2019, Carabineros de Chile se limitó a señalar que la actividad de las aplicaciones de transporte de pasajeros son objeto de un proyecto de ley en tramitación, afirmando que *"[r]especto de los demás antecedentes expuestos en su solicitud, referentes a la ilegalidad de la actividad de las aplicaciones de transportes de pasajeros y sus consecuencias, cabe recordar que esta materia es objeto de un proyecto de ley que se encuentra en etapa de tramitación, por lo que deberá estarse en su oportunidad a la aprobación y publicación de dicha norma"* (fojas 1767);

Quincuagésimo: Que, del mismo modo, como respuesta a la solicitud del Sindicato Chile Taxis de formar una mesa de trabajo para regular las aplicaciones tecnológicas de transporte, mediante el Oficio DNO. N° 2343, de fecha 13 de marzo de 2019, la Subsecretaría de Transportes informó que "*la política pública que regula a las aplicaciones de transportes se encuentra reflejada en el proyecto de ley que el Ejecutivo presentó el 20 de julio de 2018 al Congreso Nacional y que se encuentra aprobado en primer trámite legislativo por la Comisión de Obras públicas y Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados* (…). *En consecuencia, la discusión sobre esta política pública se encuentra hoy radicada en el poder legislativo*" (fojas 1748);

Quincuagésimo primero: Que, asimismo, con motivo de una solicitud de la demandante mediante el Oficio NDF-101/19, de fecha 14 de enero de 2019, dicha Subsecretaría incluyó un cuadro que rola a fojas 1757 indicando el número de vehículos que prestaban servicios de transporte de pasajeros que fueron objeto de fiscalización entre 2013 y 2018 y que se retiraron de circulación por no encontrarse inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros. Sin embargo, dicha información se limita a indicar el año, el número de partes y retiros

efectuados por la autoridad en forma agregada, por lo que no permite distinguir si tales vehículos prestaban servicios para alguna de las demandadas o si eran taxis;

Quincuagésimo segundo: Que, finalmente, el Sindicato Chile Taxis acompañó el Oficio NDF-1931-19, de fecha 2 de septiembre de 2019, en el que la Subsecretaría de Transportes señala que "*los vehículos que presten este tipo de servicios, utilizando estas aplicaciones o plataformas, deben dar cumplimiento a la obligación de encontrarse inscritos de conformidad a lo dispuesto en los Decretos N° 212 de 1992 y N° 80 de 2004, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones -MTT-, según se trate de transporte público o privado de pasajeros, de lo contrario se exponen a ser infraccionados y denunciados al Juzgado de Policía Local respectivo y al retiro del vehículo. Sin perjuicio de lo anterior, actualmente se encuentra en tramitación en la Cámara de Diputados un Proyecto de Ley (Boletín 11934-15), que busca precisamente su regulación, y que en sus aspectos centrales define entre otras materias a la Empresa de Aplicación de Transporte (EAT) y crea un registro de ellas*" (fojas 1762);

Quincuagésimo tercero: Que, por su parte, el Grupo de Taxistas acompañó jurisprudencia extranjera relacionada con pronunciamientos respecto de las operaciones de Uber en España, Estados Unidos, Francia, Inglaterra e Italia (escritos de fojas 644 y 1007). Preciso es destacar que ninguno de estos documentos demuestra que Uber vulnera la normativa chilena que regula el transporte de pasajeros;

Quincuagésimo cuarto: Que, como se puede observar, los documentos a que se refieren los considerandos cuadragésimo séptimo a quincuagésimo segundo dan cuenta de declaraciones de las autoridades señalando que el organismo competente para determinar la legalidad de la actividad de las demandadas es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. A su vez, sugieren que la operación de estas aplicaciones no está regulada, salvo a lo referido a la inscripción de los vehículos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros. Con todo, tal como se indicó en el considerando quincuagésimo primero, la información sobre fiscalizaciones a la inscripción en dicho registro resulta insuficiente para poder concluir que se trataba de vehículos relacionados con las demandadas. Por consiguiente, no se ha acreditado la infracción a la normativa de transporte atribuida a Uber Chile, Uber International B.V., Easy Taxi y Cabify;

Quincuagésimo quinto: Que, a mayor abundamiento, respecto a la naturaleza de la actividad que las demandadas desarrollan y su sujeción a la normativa aplicable al transporte público de pasajeros, la Excma. Corte Suprema ha señalado que en

Chile no existe una regulación de dicha actividad aún. Al efecto, resolvió que "[*q*]*ue, como es de público conocimiento, la incorporación en Chile del uso de las aplicaciones tecnológicas Uber y Cabify, ha generado diversos cuestionamientos, los que van desde la legalidad de la actividad a conflictos generados entre los transportistas autorizados y aquellos que utilizan la aplicación como 'socios conductores'. Estos llevaron a revisar la aplicabilidad de la normativa vigente y la conclusión a la que se ha arribado la autoridad, es que la actividad no se encuentra regulada a consecuencia de lo cual se encuentra hoy en tramitación ante el Congreso Nacional una propuesta legislativa que busca regularla* (…)"; y que "*como se constató, se trata de una actividad en vías de regulación, en la que no se ha establecido el marco regulatorio que permita cotejar la legalidad o ilegalidad de la misma, ni menos aún adoptar medidas cautelares que tiendan a su prohibición, toda vez que del propio proyecto en tramitación se avizora una voluntad de regulación y no de prohibición de la actividad cuestionada, como queda de manifiesto de los extractos transcritos del mensaje del aludido proyecto y de su articulado"*. (Excma. Corte Suprema, Recurso de Protección, Rol N° 10210-2017, Sentencia de 31 de julio de 2017, c. 2° y 3°). Asimismo, la Excma. Corte Suprema ha indicado que "*la actividad reprochada a la recurrida* [Uber Chile]*, que nace fruto de los avances de las tecnologías de las comunicaciones y de la geolocalización, es de reciente aparición no sólo en nuestro país sino en el mundo en general* (…) *y en razón de ello, si bien se encuentra actualmente en vías de regulación, lo cierto es que carece en nuestro país de un marco regulatorio de rango legal que permita cotejar su nivel de ajuste al mismo o, como se pretende en el recurso, concluir que lo transgrede adoptando en consecuencia medidas que tiendan a prohibirla*" (Excma. Corte Suprema, Recurso de Protección, Rol N° 19012-2017, Sentencia de 7 de septiembre de 2017, c. 5°);

Quincuagésimo sexto: Que, en ese orden de ideas, el Mensaje de un proyecto de ley actualmente en tramitación ante el Congreso Nacional, que busca regular a las aplicaciones de transporte de pasajeros, se refiere a las empresas que desarrollan *ride-sourcing,* que se define como los servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados a través de aplicaciones con conductor, como el modelo de negocios desarrollado por las demandadas (en este sentido, la literatura califica a Uber y a empresas como las demandadas, como servicios de *ride-sourcing*. Por ejemplo, véase OECD, *Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services – Background Note*, DAF/COMP/WP2, 2018). A su vez, en el Mensaje se advierte que la irrupción de esta clase de empresas*,* que califica como *tecnologías disruptivas*, requieren de una nueva regulación toda vez que han revelado que los

marcos regulatorios vigentes *"no resultan suficientes para establecer reglas a esta industria, y que por tanto se debe avanzar en instrumentos normativos que no queden atados a una tecnología en particular"* (Mensaje 077-366, 2018, Boletín N° 11934- 15, p. 2, a fojas 1665);

Quincuagésimo séptimo: Que los antecedentes referidos en los considerandos anteriores dan cuenta de que, a nivel conceptual y tal como propone la literatura económica, el servicio que prestan las demandadas corresponde a las innovaciones o *tecnologías disruptivas* (término acuñado originalmente por Bower y Christensen, *Disruptive Technologies: Catching the Wave*, 73 Harvard Business review, 43, 1995), vale decir, aquellas que tienen la capacidad de reestructurar los mercados existentes o crear nuevos mercados, comprendiendo no sólo nuevos productos y procesos productivos, sino que también nuevos modelos de negocios (véase OCDE, *Hearing on Disruptive Innovation*, DAF/COMP, 2015, p. 2). Así, se diferencian de aquellos casos en que los avances tecnológicos solo permiten la mejora incremental de la calidad de un bien o servicio requiriendo, por consiguiente, cambios de carácter paulatino en los procesos productivos. En particular, las aplicaciones para transporte, como las que ofrecen las demandadas, tienen la capacidad de crecer rápidamente y a nivel global porque utilizan Internet y generan externalidades de red (A. de Streel, OCDE, *The Impact of Disruptive innovations on competition law enforcement*, DAF/COMP/G, 2015, 16, p. 2). En ese contexto, surgen desafíos de política pública, toda vez que el regulador debe evaluar la idoneidad y eficiencia de la regulación de transporte existente a la luz de estas innovaciones disruptivas y, a su vez, al concluir su diagnóstico, debe adoptar una opción regulatoria que propenda a potenciar el proceso competitivo en el mercado. En definitiva, dilucidar este punto es algo que debe resolver el legislador y las autoridades sectoriales pertinentes;

Supuesto incumplimiento de la normativa tributaria

Quincuagésimo octavo: Que, respecto del supuesto incumplimiento de la normativa tributaria, el Sindicato Chile Taxis aduce que "*a causa de la evasión tributaria que logran las empresas mencionadas, además se produce una competencia desleal causando un notable daño al transporte de pasajeros mediante taxis regulado en Chile, al disminuir considerablemente su demanda, en base a los menores costos y al no ser constreñida por la autoridad correspondiente de manera ejemplar* (…)" (fojas 62). Sin embargo, la demandante no acompañó antecedentes emanados de los organismos competentes que permitieran tener por acreditado que las demandadas han infringido dicha normativa;

Quincuagésimo noveno: Que, por el contrario, tanto Cabify como Easy Taxi acompañaron documentos que darían cuenta del pago de impuestos por parte de estas empresas (fojas 1620 y 1861, respectivamente). Además, dichas demandadas solicitaron que se oficiara al Servicio de Impuestos Internos con el objeto de que éste informara el estado de su situación tributaria (fojas 1627 y 1635, respectivamente). Cabe señalar que únicamente se recibió la respuesta sobre la situación de Cabify. En este sentido, a fojas 1874 el Servicio de Impuestos Internos informó que "[*l*]*as declaraciones de Impuesto a la Renta de los años tributarios 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019 se encuentran presentadas y pagadas, en los casos que corresponde*". Por último, Uber Chile, en las observaciones a la prueba rendida en autos señala que "*no existe prueba alguna respecto de los supuestos incumplimientos de la normativa tributaria por parte de Uber*" (fojas 2161);

Sexagésimo: Que, en suma, tampoco es posible tener por acreditado que las demandadas hayan incumplido la normativa tributaria que les resulta aplicable;

Supuesto incumplimiento de la normativa laboral

Sexagésimo primero: Que, por último, el Sindicato Chile Taxis imputó a las demandadas el incumplimiento de normativa laboral. Sobre este punto, dicho sindicato únicamente acompañó a fojas 2192 un documento académico para acreditar esta acusación. Sin embargo, dicho documento no resulta suficiente para acreditar que las demandadas hayan incumplido la normativa laboral que les resultaría aplicable. Por el contrario, el Sindicato de Taxis admite la falta de regulación respecto de la normativa laboral, cuando acompaña dicho documento en cuanto indica que *"*[e]*s fundamental avanzar en un marco regulatorio que, entre otras cosas, logre garantizar que este empleo se desarrolle bajo condiciones seguras y conocidas por todos"* (fojas 2193);

Sexagésimo segundo: Que, al respecto, Uber Chile acompañó, a fojas 1731, una sentencia pronunciada por el Segundo Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago, de fecha 14 de julio de 2015 (causa RIT o-1388-2015), que establece que entre los "socios conductores" y Uber no se configuraría una relación de subordinación y dependencia. Asimismo, Cabify sostuvo que "*cumple cabalmente con las normas laborales y de prestación de servicios profesionales, según sean aplicables. Las relaciones jurídicas que Cabify tiene con sus trabajadores dependientes, conductores y usuarios (personas naturales y empresas) están legalmente formalizadas*". En concreto, Cabify acompañó los contratos de prestación de servicios de transporte que celebra con los conductores, sean estos autónomos o pertenecientes a empresas (fojas 2120). Por su parte, Easy Taxi

señaló *"[l]os conductores que prestan sus servicios a través de la plataforma son totalmente independientes, no tienen obligación de exclusividad ni están sujetos a un vínculo de subordinación y dependencia".* Para tales efectos, acompañó copia de la sentencia del Segundo Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago de fecha 14 de julio de 2015 en la causa RIT O-1388-2015, caratulada Thompson con Uber Chile SpA (fojas 1619 bis 8), que de acuerdo a la demandada acreditaría que la relación contractual de las empresas de transporte basadas en aplicaciones móviles ("ERT") con sus socios conductores no queda sujeta a las normas de Código del Trabajo, al faltar el requisito de subordinación y dependencia (fojas 2263 y 2264);

Sexagésimo tercero: Que, por tanto, los antecedentes allegados al proceso no permiten acreditar que las empresas demandadas hayan incumplido normativas de carácter laboral;

Sexagésimo cuarto: Que, como se puede apreciar en las consideraciones precedentes, las demandantes no aportaron prueba que demostrara los supuestos fácticos que daban lugar a sus acusaciones relativas a competencia desleal por infracción de normas. Al respecto, es menester considerar que corresponde al actor acreditar los hechos constitutivos de su pretensión. En este sentido, se ha sostenido que "*la carga de la prueba sobre las acusaciones efectuadas recae en la demandante de manera que ella debe demostrar la veracidad de las proposiciones de hecho que sustentan su acción*" (Sentencia N° 155/2017, c. 5°.). Asimismo, en la Sentencia N° 169/2019 se rechazó la demanda en atención a que las partes no habían aportado antecedentes para precisar el mercado relevante, en específico, se señaló que "*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 hizo*" (c. 6°);

Sexagésimo quinto: Que, a su vez, la Excma. Corte Suprema, a propósito del *onus probandi* en el procedimiento contencioso sustanciado ante este Tribunal, ha indicado que "*es necesario tener presente que el peso de la prueba recae en la Fiscalía, la que debe suministrar las probanzas suficientes para adquirir la convicción de que las empresas sanitarias absueltas han incurrido en la conducta anticompetitiva imputada, por lo que no existe la infracción atribuida al fallo en el sentido que habría liberado a las absueltas del cargo de probar que los cobros no serían justificados*" (Excma. Corte Suprema, Rol N° 5443-2009, Sentencia de 18 de mayo de 2010);

Sexagésimo sexto: Que, de este modo, en el caso de autos corresponde que tanto el Sindicato Chile Taxis así como el Grupo de Taxistas aporten los indicios,

antecedentes y probanzas suficientes que permitan a este Tribunal tener por acreditadas las infracciones que han imputado;

(ii) **Imputación relativa a conductas de competencia desleal por aprovecharse de la reputación de los taxis para desviar clientela.**

Sexagésimo séptimo: Que, adicionalmente, el Sindicato Chile Taxis imputa a Uber Chile, Uber International B.V., Cabify y a Easy Taxi, otro acto de competencia desleal consistente en haberse aprovechado de la reputación de los taxis induciendo a error "*respecto a su naturaleza de transporte legal de pasajeros*" (fojas 62);

Sexagésimo octavo: Que, de conformidad con el artículo 3° letra (c) del D.L. N° 211, como se ha analizado precedentemente, para que sean sancionados los actos de competencia desleal en esta sede, quien los ejecuta debe actuar de mala fe, desviando clientela de un competidor y su actuar debe tener por objeto alcanzar, mantener o incrementar una posición de dominio en el mercado relevante;

Sexagésimo noveno: Que, los demandantes no aportaron antecedente alguno que permita establecer que Uber Chile, Uber International B.V., Cabify y Easy Taxi se aprovecharon de la reputación de los taxis para inducir a error a los consumidores del servicio de transporte ofrecido a través de las plataformas que las demandadas operan. Por el contrario, las declaraciones de testigos cuyas transcripciones rolan a fojas 1154, 1157 y 1839 indican que, respecto de los usuarios de la aplicación Uber, ellos dan cuenta de su preferencia en razón de sus diferencias con el servicio entregado por los taxis. Así, por ejemplo, al comparar el transporte realizado por los taxis con el realizado por los "socios conductores" de las demandadas, Ricardo Lira Del Campo, estudiante universitario, usuario de Uber, declaró que "*sí he sentido que tiene varias diferencias con el de taxi. Por tipo de servicio que es más completo, dan. O sea, es más enfocado en el usuario, le interesa que el usuario tenga una buena experiencia*" (fojas 1159). Por su parte, Cabify agregó que "*los conductores que prestan sus servicios a través de nuestra representada no tienen los distintivos del taxi. Adicionalmente, el servicio ofrecido por Cabify debe necesariamente ser solicitado a través de la aplicación. En consecuencia, es absolutamente imposible que algún usuario confunda ambos servicios*" (fojas 2131). Asimismo, Easy Taxi sostuvo que dicha compañía "*no compite con los taxistas, sino que les ofrece el servicio de utilizar su plataforma para lograr una serie de eficiencias que permiten superar las distorsiones propias del transporte tradicional. En ese sentido, es absolutamente imposible que algún usuario confunda ambos servicios*" (fojas 2265);

Septuagésimo: Que no existen otros antecedentes en autos que den cuenta de que las demandadas ejecutaron un acto de competencia desleal consistente en aprovecharse de la reputación de los taxis. Al respecto, se tienen por reproducidos los considerandos sexagésimo cuarto a sexagésimo sexto relativos a la carga de la prueba en este procedimiento;

3.2. Imputación relativa a un abuso de posición dominante.

Septuagésimo primero: Que, a fojas 49, el Sindicato de Taxis imputa a Uber, Cabify y Easy Taxi conductas consistentes en una *explotación abusiva de una posición dominante en el mercado*, consagrada en el artículo 3 letra (b) del D.L. N° 211, en particular, debido a que las demandadas "*fijan unilateralmente los valores a cobrar por las ´carreras' que efectúan*" (fojas 63);

Septuagésimo segundo: Que, con motivo del requerimiento de aclaración de la demanda por parte de este Tribunal ("(…) *atendido que las imputaciones que formula la demanda no corresponden a conducta colusoria, indique si las mismas se formulan respecto de una demandada en particular o respecto de las tres demandadas en conjunto*", -fojas 78-)), el Sindicato de Taxis señaló que las imputaciones contenidas en su demanda no son constitutivas de colusión, sino que se formulan en contra de las tres demandadas, *"cada una de ellas consideradas individualmente, siendo demandadas en la misma demanda a causa de incurrir en las mismas conductas"* (fojas 79). De ello se desprende que las conductas reprochadas por esta demandante corresponden a lo que doctrinariamente se conoce como conductas unilaterales, desplegadas por un agente económico, en contraposición a las conductas coordinadas, vale decir, aquellas que se despliegan por dos o más agentes económicos, como la colusión, prevista en el artículo 3 letra (a) del D.L. N° 211 o la dominancia colectiva establecida en el artículo 3 letra (b) del mismo cuerpo normativo cuando dispone que este ilícito puede ejecutarse *"por parte de un agente económico*, *o un conjunto de ellos*";

Septuagésimo tercero: Que, como se expondrá, los hechos imputados a las demandadas, en lo que se refiere al abuso de posición dominante, no pueden ser reprochados en esta sede, al menos en la forma en que ellos han sido planteados en el libelo acusatorio, toda vez que no imputa dominancia colectiva y que, en ausencia de una imputación específica de dominancia a una firma en particular, en un determinado mercado relevante, no se presentan los elementos esenciales para efectuar un juzgamiento;

Septuagésimo cuarto: Que, para configurar una conducta anticompetitiva unilateral, como se ha resuelto en esta sede, es necesaria la concurrencia de dos elementos, uno estructural y otro conductual: *"El primer elemento es la posición de dominio. Esta posición supone que el comportamiento debe ser desplegado por un agente económico que tiene un poder de mercado sustantivo y que puede actuar con independencia de otros competidores, clientes y proveedores, porque no existe una presión competitiva eficaz que pueda ser ejercida contra él – esto es, un poder disciplinador por parte de los competidores actuales o potenciales o bien, de un eventual poder de contrapeso-, de modo que está en posición de fijar condiciones que no habrían podido ser obtenidas de no mediar la existencia de ese alto poder de mercado* (V.gr. Faull and Nikpay, *The EU Law of Competition, 3rd Edition*, Oxford University Press, 2014, pp. 358 y 359). Por su parte, el segundo elemento es el comportamiento abusivo por parte del agente dominante, en el mercado relevante previamente definido, que debe producir efectos anticompetitivos o tener la potencialidad de hacerlo (véase Elhauge, Einer & Geradin Damien, *Global Competition Law and Economics, 2nd Edition*, 2011, p. 344). A este elemento se refiere el D.L. N° 211 como "explotación abusiva", en su artículo 3 literal (b) (véase Sentencia N° 174/2020, c. 88°);

Septuagésimo quinto: Que las conductas unilaterales anticompetitivas son numerosas y muy diversas. La principal característica común a todas ellas es que generalmente se trata de prácticas habituales de negocios que, *prima facie*, no merecen reproche desde la perspectiva de la libre competencia. Por el contrario, su cuestionamiento es excepcional y depende esencialmente de la presencia del elemento estructural (poseer una posición dominante en un determinado mercado), al cual está vinculado de manera intrínseca. En otras palabras, sin la presencia de una firma con posición de dominio, las conductas unilaterales mantienen su calidad de prácticas habituales de mercado sin que sean objeto de reproche para el derecho de la competencia. En este sentido, la doctrina y jurisprudencia comparada señalan que los agentes económicos dominantes tienen un deber de comportamiento respecto del proceso competitivo o, como se ha denominado, una "responsabilidad especial" (véase A. Jones and B. Sufrin, *EU Competition Law*, *6th Edition*, Oxford University Press, 2016, pp. 357 y 358);

Septuagésimo sexto: Que en lo que concierne al elemento estructural (dominancia), por definición sólo una firma puede tener una posición de dominio en un mercado (véase "*single dominance*", que se define como la situación en que *"una única firma es dominante",* en contraste con la dominancia colectiva que *"surge en mercados oligopólicos cuando las firmas son interdependientes entre sí y se dan*

cuenta de que competir entre ellas es, en definitiva, contraproducente y, por tanto, se comportan 'como si' hubieran coordinado su comportamiento en el mercado", traducción libre, R. O´Donogue and J. Padilla, Bloomsbury, *The Law and Economics of article 102*, 2013, p. 142). Ello se debe a que, como se señaló, el reproche que puede eventualmente ser efectuado a las conductas unilaterales radica, precisamente, en que ellas suponen que el abuso se ejerce por un agente económico concreto que puede actuar con independencia de otros competidores y del mercado porque no existe una presión competitiva eficaz que pueda ser ejercida contra él, de modo que está en posición de influir con su actuar en el precio del mercado y de fijar condiciones (V.gr. aumentar el precio, reducir la calidad o innovación) por un período significativo de tiempo y de manera rentable, esto es, sin atraer nuevos entrantes ni perdiendo ventas en favor de competidores que no habrían podido ser obtenidas de no mediar la existencia de esa dominancia;

Septuagésimo séptimo: Que, en ese contexto, la imputación específica de dominancia al agente económico al que se le atribuye una conducta es un presupuesto esencial que determina el ámbito de las conductas unilaterales que se conocen y juzgan en esta sede; del mismo modo que la imputación de un abuso concreto y la teoría del daño, vale decir, precisar de qué forma la conducta impide, restringe o entorpece la libre competencia o tiende a ello;

Septuagésimo octavo: Que, en el caso *sub lite*, la demandante se refiere únicamente al elemento conductual, haciendo referencia a una conducta unilateral consagrada en el artículo 3 letra (b): "[…] *la explotación abusiva de una posición dominante en el mercado fijando precios de compra o de venta"* (fojas 75). Sin embargo, no indica ni acredita durante el proceso, en concreto, cuál de las demandadas poseería una posición dominante. Más aun, no aportó prueba alguna sobre sus participaciones de mercado, que sean indiciarias de poder de mercado o de barreras a la entrada (punto de prueba N°1 del auto de prueba, a fojas 1598). Al efecto, es menester tener presente las consideraciones relativas a la carga de la prueba durante el procedimiento, a que se refieren los considerandos sexagésimo cuarto a sexagésimo sexto. Finalmente, si se asumiera que Uber, Cabify y Easy Taxi tienen participaciones de mercado similares en el mismo mercado relevante, ello daría cuenta que ninguna de ellas puede estar por sí sola en dicha posición, y en ese caso la única conducta que se podría configurar es el abuso de posición dominante conjunta, la cual fue descartada por la misma demandante a fojas 79;

Septuagésimo noveno: Que, en definitiva, la falta de imputación específica de una posición de dominio vulnera los requisitos legales que permiten al Tribunal

juzgar las conductas señaladas. En el contexto del D.L. N° 211, -se reitera- la fijación de precios de compra o venta– se enmarca específicamente en la letra (b) del artículo 3º, que claramente exige dicha posición. Se trata, entonces, de una materia que no puede ser juzgada en esta sede en las condiciones en que ha sido expuesta en la demanda y su aclaración de fojas 79;

3.3. Imputación relativa a precios predatorios.

Octogésimo: Que, en relación con la imputación relativa a precios predatorios, el Sindicato Chile Taxis en su demanda señala que *"un tipo de abuso dentro de estas conductas es precisamente el establecimiento de precios por debajo del costo marginal de mercado regulado"* (fojas 66) y, al igual que la imputación de abuso de posición dominante, se dirige en contra de las tres demandadas, indistintamente. Por su parte, las demandadas desestiman esta imputación en razón de los argumentos que se señalan en la parte expositiva (ver secciones B 3.10, C 4.4, D 5.10 y E 6.6, de la parte expositiva);

Octogésimo primero: Que los precios predatorios se encuentran previstos en la letra (c) del artículo 3º del D.L. N° 211, junto con los actos de competencia desleal, reproducido en vigésimo noveno *supra*. A diferencia del ilícito de abuso de una posición dominante, la letra (c) permite calificar como anticompetitiva a esta conducta si ella es desarrollada no sólo por una firma que posea una posición dominante, sino por una cuyo fin es "alcanzarla". En relación con la interpretación de dominancia, se tienen por reiteradas las consideraciones septuagésimo sexto y septuagésimo séptimo precedentes;

Octogésimo segundo: Que, precisamente es la existencia de dominancia, aunque sea potencial en este caso, lo que permite a este Tribunal pronunciarse sobre una imputación de predación. No es suficiente señalar indeterminadamente que cualquier firma del mercado (o cualquiera dentro de un grupo más acotado) puede "alcanzar" dicha posición, pues ello es inherente a un comportamiento competitivo habitual en el mercado (V.gr. "*la perspectiva de obtener (cierto) poder de mercado es un factor determinante para que las firmas inviertan en innovación de sus productos o procesos. Por ello, la política de competencia normalmente no se preocupa del poder de mercado en sí mismo, sino que se enfoca en las maneras en que el poder de mercado se mantiene o incremente a través de mecanismos anticompetitivos*", traducción libre, Faull & Nikpay, *The EC Law of Competition, 2nd Edition*, Oxford University Press, 2007, p. 62). En otras palabras, en un escenario de indeterminación subjetiva, cualquier firma está siempre en posición de "alcanzar" una posición de dominio en un mercado relevante, lo que haría superfluo el requisito

estructural de la conducta. Por ello, la determinación de la conducta exige que al menos se indique con precisión al agente económico que eventualmente podría alcanzar tal posición. Luego de ello, el análisis de la evidencia aportada al proceso determinará si esa potencialidad es plausible;

Octogésimo tercero: Que, a pesar de que los precios predatorios se encuentren consagrados en la letra (c) del artículo 3 del D.L. N° 211 –y no en el literal (b) sobre la explotación abusiva de una posición dominante-, en ausencia de un poder de mercado sustantivo o de la posibilidad real de alcanzarla, la conducta es incluso del todo irreprochable. Ello se debe a que la conducta objetiva en una predación es, en esencia, "cobrar precios bajos" (esto es, bajo una medida relevante de costos), lo que puede ser compatible con una situación de competencia, o bien con una situación carente de racionalidad económica en ausencia de un propósito anticompetitivo específico;

Octogésimo cuarto: Que, por tal motivo, la hipótesis de una firma intentando "alcanzar" una posición dominante es generalmente descartada por la doctrina cuando se trata de precios predatorios, la que es conteste en exigir que el "predador" goce de una posición dominante actual en el mercado relevante en cuestión o en mercados conexos para que se configure la conducta, con el fin de evitar la limitación de comportamientos competitivos ("*se debe demostrar que el presunto predador goza de una posición dominante robusta*" traducción libre, Motta, M. *et.al.*, *Exclusionary Practices, the Economics of Monopolisation and Abuse of Dominance*, Cambridge University Press, 2018, p. 74). Asimismo, se ha exigido una razonable expectativa de que el predador recupere las pérdidas con posterioridad al período de predación o "sacrificio de ganancias" (V.gr. Sentencia N° 110/2011, c. 26°); ello, en concordancia con la doctrina comparada (M. Motta *et.al.*, ibíd.);

Octogésimo quinto: Que, aun en el caso que se estimara que la demanda ha sido planteada adecuadamente, la pretensión se puede desestimar de todas formas por cuanto el demandante no señaló cómo esta imputación relativa a precios predatorios ha infringido específicamente la libre competencia, ni aportó prueba alguna en autos que permita establecer la dominancia de las demandadas, o su potencialidad, así como de los eventuales efectos anticompetitivos de la predación imputada en el libelo acusatorio. Al respecto, se tienen por reproducidos las consideraciones precedentes acerca del *onus probandi* (sexagésimo cuarto a sexagésimo sexto);

Octogésimo sexto: Que, no obstante que el Sindicato de Taxis no aportó prueba alguna acerca de las acusaciones relativas a un abuso de posición

dominante y al cobro de precios predatorios, en particular, sobre los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos relativos a la estructura, características y condiciones de competencia del o los mercados en que incidirían las conductas imputadas en autos (punto de prueba número 1, fojas 1598), a continuación, solo a mayor abundamiento, se examinará si estas gozaban de una posición dominante en el mercado. Para estos efectos, a la luz de la prueba rendida por las demandadas, que no fue objetada por la demandante, se analizará el ámbito del mercado en que incide el presente caso;

3.4. A mayor abundamiento, análisis de mercado relevante.

Octogésimo séptimo: Que, el Sindicato Chile Taxis señala que el mercado relevante sería el "*transporte remunerado público de pasajeros, entendiendo en ello al traslado remunerado de pasajeros mediante vehículos denominados comúnmente taxis, colectivos y radio taxis y los vehículos particulares no inscritos como taxis y que sin embargo prestan igual función de trasladar remuneradamente pasajeros sin fines turísticos. Unos –taxistas- y otro –demandados- forman parte del mismo mercado relevante de pasajeros, en función de prestar servicios sustituibles* (subrayado en original, fojas 64). Por su parte, el Grupo de Taxistas indica que el mercado en que inciden las conductas sería el de "*transporte público remunerado de pasajeros* (…) *se considera remunerado todo aquel servicio de transporte por el cual el prestador percibe una determinada remuneración en dinero o en especie avaluable en dinero*" (fojas 673 y 674);

Octogésimo octavo: Que, las empresas demandadas vinculadas al grupo Uber controvierten lo anterior pues señalan que no son empresas de taxis ni prestan servicios de transporte público de pasajeros. Así, Uber Chile indica que la actividad desarrollada es "*una aplicación tecnológica y como tal participa en el mercado de intermediación o conexión, ya que pone a disposición del público una plataforma tecnológica on-line, que conecta conductores de vehículos con potenciales pasajeros*" (fojas 414 vta). Por su parte, Uber International B.V. señala que el mercado relevante sería el de las "*aplicaciones (o plataformas) de intermediación, que corresponden a un mercado de interconexión. Dentro de este mercado, existe un sub-mercado que es el de aplicaciones de intermediación de transporte de pasajeros, que se relaciona pero no se reduce al mercado de transporte de pasajeros*" (fojas 560);

Octogésimo noveno: Que, adicionalmente, Uber Chile sostiene que, a diferencia de los taxis, los "socios conductores" de Uber no pueden ser detenidos ni contactados por los usuarios en la vía pública, no usan algún distintivo ni color

especial, y que tampoco pueden usar las vías exclusivas ni circular los días de restricción vehicular (fojas 412 vta);

Nonagésimo: Que, por su parte, Cabify aclara que, de acuerdo a la regulación sectorial vigente en el país, existirían dos tipos de servicios de transporte de pasajeros: (a) el transporte público de pasajeros, regulado por el Decreto 212 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que incluye a los taxis básicos, colectivos y de turismo y también la locomoción colectiva urbana, rural e interurbana, y (b) el transporte privado de pasajeros, regulado por el Decreto 80 del mismo organismo, y que abarca tanto el transporte de escolares y trabajadores, como el transporte de turismo y los servicios prestados por minibuses, autos de más de siete asientos, limusinas y vehículos 4x4, entre otros. En efecto, según Cabify, ambas modalidades de transporte tendrían regulaciones distintas, exigencias diferentes, otros requisitos y además los modelos de negocios serían diferentes (fojas 227);

Nonagésimo primero: Que así, Cabify declara ser "*una empresa de transporte de pasajeros y no una plataforma tecnológica ni aplicación* (…) *su objeto es el 'transporte privado de pasajeros'* (…). *La aplicación móvil es sólo un medio utilizado por Cabify para que el usuario solicite el servicio de transporte* (…), *Cabify no pertenece a ese mercado* [transporte público de pasajeros], *ya que su giro es el de una* "*empresa de transporte privado de pasajeros*" (fojas 203 y siguientes);

Nonagésimo segundo: Que, finalmente, Easy Taxi sostiene que no es una empresa de transporte y que no compite con los taxistas pues es una empresa que presta servicios tecnológicos y de recaudación tanto a empresas de transporte como a taxistas. A mayor abundamiento, señala que sus estatutos vigentes establecen expresamente que su objeto es el "*desarrollo, marketing y provisión de servicios de internet/e-commerce y la venta, distribución y comercialización de servicios tecnológicos para taxistas y otros transportistas*" (fojas 281 y 282);

Nonagésimo tercero: Que, además, Easy Taxi sostiene que su compañía "*participa en el mercado de las empresas de redes de transporte basadas en aplicaciones móviles. Dicho mercado se relaciona verticalmente con aquel donde compiten los miembros del Sindicato, pues Easy Taxi presta servicios de intermediación a los taxistas registrados en el Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones para conectarlos con potenciales pasajeros. En este sentido, Easy Taxi participa en un mercado aguas bajo del mercado del transporte de pasajeros*" (fojas 303);

Nonagésimo cuarto: Que, en el informe económico acompañado por Cabify a fojas 340 (“Informe Económico”), se analiza la participación que tendrían las empresas demandadas bajo diferentes definiciones del mercado relevante, considerando, en particular los siguientes: (a) transporte privado remunerado de pasajeros, (b) transporte individual remunerado de pasajeros en vehículos livianos, privados y públicos, (c) transporte remunerado de pasajeros en vehículos con aplicación (plataforma tecnológica) para solicitar y pagar el servicio, (d) transporte individual de pasajeros en vehículos menores, remunerado o no, y (e) transporte público de pasajeros más Cabify y los otros servicios demandados. Según indica el referido Informe Económico, los cálculos acompañados se basan en la Encuesta Origen Destino (“EOD”) del año 2012, proyectada a 2017, según variación anual observada por categoría entre la EOD 2001 y la EOD 2012. Cabe señalar que, según declaran los informantes, el ámbito geográfico es el Gran Santiago con la extensión definida para la EOD 2012, y que para Cabify y los servicios de las otras demandadas se utilizó información pública aparecida en prensa y estimaciones propias de la empresa (fojas 348);

Nonagésimo quinto: Que, en base a las definiciones de mercado planteadas en el considerando anterior, la Tabla 1 que se inserta a continuación, que fue elaborada en base al Informe Económico, expone las participaciones de mercado que tendría Uber, Cabify e Easy Taxi, en cada caso;

Tabla 1

Participaciones de mercado año 2017 en base a viajes en un día laboral

Según definiciones de mercado relevante de Informe Económico (fojas 340)

Tipo de transporte	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
Uber	31,3%	14,7%	80,0%	1,2%	1,3%
Cabify	5,4%	2,5%	13,7%	0,2%	0,2%
EasyTaxi	0,1%	0,0%	5,0%	0,0%	0,0%
Safer Taxi			1,0%		
Hola Taxi			0,2%		
Auto				91,9%	
Bus institucional	63,3%				
Taxi básico*		82,8%		6,7%	7,1%
Bip!					70,5%
Otros públicos					7,3%
Otros privados					3,8%
Taxi colectivo					9,9%
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

*Nota: categoría Taxi básico no corresponde a un único agente económico ya que comprende diversos choferes o empresarios individuales. Fuente: elaboración propia en base a informe económico que rola a fojas 340.

Nonagésimo sexto: Que, el Informe Económico da cuenta que "[*e*]*n el mercado relevante que proponen los demandantes (transporte público remunerado de pasajeros), Cabify no participa. Sin embargo, si se estimara que existe algún nivel de elasticidad cruzada entre los taxis y el servicio de Cabify, el mercado relevante sería el del transporte individual remunerado de pasajeros en vehículos livianos (tanto privado como público), en que Cabify alcanzo sólo un 2,51%, participación que está muy lejos de cualquier posibilidad de posición dominante*" (fojas 353). Esta última conclusión también sería extrapolable para las otras empresas demandadas, por cuanto en el mercado relevante (b), definido como *transporte individual remunerado de pasajeros en vehículos livianos, privados y públicos*, Uber, que es la empresa con mayor participación, tendría un 14,7% de participación de mercado;

Nonagésimo séptimo: Que, las demandadas niegan tener posición dominante en las distintas definiciones de mercado relevante que proponen. En particular, Uber Chile señaló que "*no es posible concluir que la aplicación Uber tenga una posición dominante en el mercado* (…)" (fojas 2186) y que "*podemos concluir que en el caso de la aplicación Uber no existe una posición dominante* (…) *pues tal y como se demostró existe una real y efectiva competencia en dicho mercado dada la existencia de numerosas aplicaciones tecnológicas que prestan el mismo servicio que la aplicación Uber*" (fojas 1532 vta). Cabify, por su parte, indicó que "[*e*]l *sindicato no acreditó que Cabify tuviera posición dominante en el mercado que él mismo definió como relevante (el del transporte público), ni en ninguna de las demás*

alternativas de mercado relevante analizadas en el proceso. De hecho, el Sindicato no rindió ninguna prueba respecto de este punto. Por el contrario, fue nuestra representada la que rindió prueba que acredita que carece de posición dominante en cualquiera de las hipótesis de mercado relevante (fojas 2069). Easy Taxi agregó que "(…) *no existe ningún antecedente que indique que Easy Taxi en particular –y más concretamente, respecto de los conductores particulares de su categoría Economy- tenga posición dominante*" (fojas 2234);

Nonagésimo octavo: Que, sin perjuicio de las sustanciales diferencias entre las definiciones de mercado relevante y de la relativamente baja participación de mercado efectiva de las demandadas bajo la mayoría de las definiciones analizadas, la participación de un agente económico en el mercado relevante solo es indicativa de su eventual posición dominante. Así lo entienden la doctrina y jurisprudencia comparadas, cuando enfatizan que se deben considerar otros aspectos estructurales del mercado y la evidencia económica distinta de las participaciones de mercado para determinar si existe una posición de dominio (V.gr. barreras a la entrada, poder de contrapeso o exigencias de exclusividad). En el mismo sentido se ha resuelto por este Tribunal (Sentencia N° 174/2020, c. 125°). En el caso particular del escenario (c), en que Uber Chile tendría un 80% de participación, la prueba rendida en el proceso da cuenta que no existen barreras a la entrada relevantes para la creación de aplicaciones del tipo que utilizan las demandadas, que es posible su utilización en forma simultánea por parte de los usuarios (pasajeros o conductores) y que no hay exigencias de exclusividad asociadas a una aplicación en particular para participar en este mercado del producto. A modo ilustrativo, la testigo Mónica Faez Peña, socia conductora de la aplicación Uber, declaró en estrados que no tiene ninguna obligación de exclusividad con ésta y que utiliza múltiples aplicaciones. En efecto, frente a la pregunta de si existe una obligación de exclusividad respecto de la aplicación, señaló que las ocupa "*algunas veces simultáneamente* (…) *cuando está muy bajo el flujo sobre todo. Prendo Didi y Uber al mismo tiempo. Cabify lo uso de noche solamente*" (a fojas 1850). A su vez, el testigo Rodrigo Tagle Díaz, pasajero usuario de estas aplicaciones, declaró que "(…) *ahora estoy usando como Uber o DiDi. Didi en general me ha salido más barato, pero igual puedo como comparar las aplicaciones. Entonces ver cuánto sale. Tengo otros amigos que han usado Beat, por ejemplo, o Cabify que hacen lo mismo. Pero yo personalmente he usado esas dos, DiDi y Uber*" (a fojas 1857) y que "(…) *algo que valoro mucho de esto de poder comparar los precios de cada aplicación, o sea, yo en el celular puedo tener varias aplicaciones simultáneamente y veo cuanto me sale en cada una y ahí puedo elegir como la más conveniente*"

(a fojas 1857 y 1858). Por último, algunos integrantes del Sindicato Chile Taxis ya participaban en este escenario de mercado a la fecha de interposición de la demanda (según consta a fojas 275 y 276);

Nonagésimo noveno: Que, en razón de lo expuesto precedentemente y atendido que los demandantes no acreditaron ni acompañaron antecedentes que permitan corroborar que Uber Chile, Uber International B.V., Cabify o Easy Taxi tengan una posición dominante de la cual hubieren podido abusar bajo las distintas definiciones del mercado relevante por ellos descritas o que tengan una razonable expectativa de alcanzarla, las imputaciones relativas a abuso de posición dominante y precios predatorios serán rechazadas;

Centésimo: Que, a mayor abundamiento, se hace presente que el Sindicato de Taxis se mostró pasivo durante la sustanciación del procedimiento. A modo ilustrativo, demoró casi dos años en notificar la demanda a Uber International B.V., cuyo domicilio está en Chile (estampado a fojas 538) y su representante no compareció a la audiencia de absolución de posiciones decretada a fojas 1633, circunstancia que consta en el certificado de fojas 1906;

Centésimo primero: Que, en mérito de los razonamientos antes expuestos, se desecharán ambas acciones, en todas sus partes;

Y TENIENDO PRESENTE, lo dispuesto en los artículos 1º inciso segundo, 2º, 3º inciso primero, e inciso segundo letras (b) y (c), 18° N° 1), 22° inciso final, 26º y 29° del Decreto Ley N° 211, y en el artículo 170° del Código de Procedimiento Civil,

SE RESUELVE:

1) **RECHAZAR** la excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por Uber Chile SpA.
2) **RECHAZAR** la excepción de prescripción extintiva opuesta por Uber Chile SpA. y por Uber International Holding B.V.
3) **RECHAZAR** las demandas interpuestas por el Sindicato de Trabajadores Independientes Chile Taxis y por (1) Sandra Elizabeth Ruiz García; (2) Ximena Del Carmen León Padilla; (3) Erika De Las Mercedes Canto Houbre; (4) Víctor Manuel Hernández Azola; (5) Juan Osvaldo Santander Santander; (6) Iván Patricio Campos Yunis; (7) Juan Alejandro Gonzalez Scanpenter; (8) Guillermo Segundo Irarrázaval Quiroz; (9) Cristóbal Abraham Céspedes Lohmayer; (10) Rafael Elías Diaz Rojas; (11) Mariela Del Carmen Diaz Martínez; (12) Claudio Alberto Jara Gatica; (13) Raimundo Alberto

Barraza Rondon; (14) Víctor Fabian Ignacio Hinojosa Moya; (15) Saul Exequiel Abrigo Pino; (16) Angela Cristina Vega Araya; (17) María Cecilia Pérez García; (18) Carlos Gonzalo Pérez Martínez; (19) Joel Fernando Fontena Quevedo; (20) Paula Andrea Navia Rodríguez; (21) José Luis Diaz Reyes; (22) Abraham Alejandro Toledo Toledo; (23) Cristian Marcelo Torres Sánchez; (24) Leonardo Pinto Silva; (25) José Alfredo Martínez Herrera; (26) Aldo Williams Horta Barrera; (27) Erwin Rodrigo Millapán Campusano; (28) Hernán Guillermo Sepúlveda Hernández; (29) Ariel Andrés Becerra Meza; (30) Manuel Hernán Contreras Acuña; (31) Carlos Ignacio Pérez García; (32) Nicolas Arturo Elizondo Troncoso; (33) Cristian David Rivas Valverde; (34) Luis Alberto Ortega Ortega; (35) Silvia Beatriz Jofre Retamal; (36) Ricardo Antonio Morales Olivos; (37) Fernando Javier Heinsohn Vergara; (38) Miguel Ángel Arroyo Meneses; (39) Luis Hernán Reyes Godoy; (40) Leopoldo Heriberto Gallardo Inostroza; (41) Fredy Edgardo Plaza Solís; (42) Gonzalo Andrés Pérez García; (43) Daniel Lemul Antillanca; (44) Cesar Felipe Lemul Torres; (45) Marcelo Eduardo Meza Vergara; (46) Arturo Ignacio Loncon Curaqueo; (47) Luis Manuel Jorquera Pinto; (48) Ignacio Alejandro Jorquera Pinto; (49) José Santiago Torres Araya; (50) Juan Crisóstomo Elizondo Álvarez; (51) Esperanza Mercedes Abarca Viera; (52) Víctor Damián Panes Panes; (53) Iván Nibaldo Muñoz Salinas; (54) Osvaldo Eliseo Pinto Gutiérrez; (55) Gustavo Adolfo Muñoz Navarrete; (56) Luis Alberto Pastoret Arzola; (57) Pablo Andrés Torres Rodríguez; (58) Marco Antonio Cisternas Muñoz; (59) Nico Morawitz; (60) Francisco Javier Hidalgo Muñoz; (61) Ronald Patricio Gutiérrez Zúñiga; (62) Daniel Antonio Valenzuela Chamorro; (63) Daniel Raúl Fontena Quevedo; (64) Jaime Patricio Gonzalez Mondaca; (65) Francisco Andrés Rojas Sepúlveda; (66) Francisco Salomón Cornejo Donoso; (67) Juan Alejandro Gonzalez Tallón; (68) Víctor Cristian Catalán Gutiérrez; (69) Claudio Andrés Rivas Inostroza; (70) Cristian Ismael Escudero Lizama; (71) Alonso Jacob Arellano Hanglin; (72) Luis Sergio Alarcón Caro; (73) Emilio Antonio Álvarez Fayo; (74) José Daniel Pinto Salas; (75) Raúl Lenin Rojas Fuentes; (76) Pablo Cesar Medrano Cerpa; (77) Sandro Trucco Echavarría; (78) Sergio Andrés Astudillo León; (79) Luis Emilio Fontena Pérez; (80) José Miguel Elizondo Abarca; (81) Juan Patricio Roldan Roa; (82) Miguel Ángel Riquelme Roman; (83) Hugo Cesar Fuentes Montecino; (84) Fabian Orlando Santiago Aravena; (85) Walter Alberto Pizarro Zarate; (86) Patricio Enrique Espindola Peña; (87) José Wilson Cachay Gamboa; (88) Nury Ivonne Pérez Salas; (89) Julio Alberto Cisternas Muñoz; (90) Felipe Daniel Arce Bustamante; (91) Lorenzo Julián Arce

Bustamante; (92) Carlos Fernando Lobos Inostroza; (93) Jorge Andrés Molina Jerez; (94) Renato Alfonso Suazo Abarzua; (95) Marcelo Eduardo Valenzuela Campos; (96) Yasna Marion Muñoz Asgmand; (97) Sergio Osvaldo Iturra Berrios; (98) Rene Montaner Pérez; (99) Sergio Alejandro Muñoz Montaner; (100) Juan Carlos Elizondo Abarca; (101) Jorge Domingo Diaz Astudillo; (102) Luis Fernando Norales Leiva; (103) Roberto Eugenio Pérez Gallardo; (104) Alonso Omar Calcumil Ávila; (105) Edith Miltala Montt Araya; (106) Bernardo Rivas Bravo; (107) Iván Cipriano Epuñan Collao; (108) José Roberto Martínez Montoya; (109) Luis Washington Álvarez Fayo; (110) Felipe Andrés Meza Álvarez; (111) Eduardo Ángel Elizondo Abarca; (112) Patricio Javier Morales Ruz; (113) Pedro Martin Freire Parra; (114) Carlos Alberto Diaz Araya; (115) Rodrigo Iván Quezada Blamey; (116) Francisco Antonio Rojas Rivas; (117) Luis Alberto Nicolas Espíndola Peña; (118) Jonathan Roberto Vial Ojeda; (119) Boris Maximiliano Benítez Corona; (120) Luis Oscar Villena Ruz; (121) Sergio Antonio Zapata Andrade; (122) Flor Paola Becerra Gonzalez; (123) Domingo Alfredo Resener Riquelme; (124) Ana Margarita Pérez Toro; (125) Arnaldo Orellana Lazcano; (126) Juan Carlos Pérez Diaz; (127) Rodrigo Sebastián Aguilera Arteaga; (128) Manuel Alejandro Orellana Salas; (129) Luis Humberto Olavarría Mansilla; (130) Jonathan Yerko Vásquez Vásquez; (131) Gustavo Alejandro Albornoz Echeverria; (132) Bastián Nicolas Castro Fritz; (133) Israel Cárdenas Aedo; (134) Juan Alexis Silva Sepúlveda; (135) Ernesto Enrique Del Pino Inostroza; (136) Francisco Antonio Nahuel Delgado; (137) Ricardo Ariel Pedreros Diaz; (138) Oscar Patricio Camiruaga Godoy; (139) Valeska Nicole Iturra Muñoz; (140) José Patricio Muñoz Asgmand; (141) Benjamín Andrés Rodríguez Rodríguez; (142) Manuel Oscar Pichun Huaiquimil; (143) Luis Enrique Acevedo Miranda; (144) Gabriel Alberto Calfucura Ávila; (145) Cristian Alejandro Carvajal Fuentes; (146) Luis Mauricio Albornoz Pérez; (147) José Luis Valencia Riffo; (148) Raúl Aníbal Henríquez Muñoz; (149) David Andrés Mella Valdés; y (150) Gustavo Adolfo Vásquez Torres.

4) **CONDENAR** en costas a las demandantes por haber sido totalmente vencidas.

SE PREVIENE que el Ministro señor Paredes, respecto de la imputación del Sindicato de Taxis de abuso de posición dominante, como en el caso de las otras demandas, concuerda que tampoco el demandante acreditó ni acompañó antecedentes que permitieran corroborar que las demandadas tengan una posición

dominante de la cual hubieren podido abusar bajo las distintas definiciones de mercado relevante propuestas, o que tengan una razonable expectativa de alcanzarla. Sin embargo, es de parecer de formular la siguiente prevención por el fundamento de la Sentencia respecto de esta conducta en base a las siguientes consideraciones:

1) Que, a partir de que la demanda se presenta en contra de tres demandadas por la misma conducta, el considerando septuagésimo segundo señala que ellas serían conductas unilaterales, en contraposición a conductas coordinadas, como la colusión, prevista en el artículo 3 letra (a) del D.L. N° 211 o la dominancia colectiva, establecida en el artículo 3 letra (b) del mismo cuerpo normativo;

2) Que en el considerando septuagésimo sexto se sostiene que, al no tratarse de una demanda por dominancia colectiva, "por definición sólo una firma puede tener posición de dominio en un mercado";

3) Que la idea que la posición de dominio no se puede relacionar con más de una empresa o agente económico se asentó en la literatura fundamentalmente a partir de los dos primeros artículos de la Sherman Act de EE. UU; el artículo 1, que prohíbe acuerdos restrictivos de la competencia entre empresas y el artículo 2, que prohíbe monopolizar o tratar de monopolizar un mercado:

> "(…) *por la propia literalidad de estos artículos [1 y 2 de la Sherman Act], una diferencia radical entre estos dos tipos de ilícito radica en el número de sujetos infractores. Por definición, sólo una empresa puede monopolizar un mercado, mientras que la prohibición de acuerdos entre empresas exige indefectiblemente que concurra el elemento colusorio (expreso o tácito). La posición de dominio colectiva no podría, en principio, entenderse cubierta por ninguno de estos dos artículos. De hecho, el propio concepto de dominancia colectiva es ajeno a la semántica antitrust americana. En consecuencia, existe una laguna legal importante, que dejaría técnicamente fuera de las prohibiciones de la Sherman Act el abuso de posición de dominio colectiva como tal.*" Folguera, J. y B. Martinez. *La posición de dominio colectivo: estado actual de una larga evolución*. En El abuso de la posición de dominio, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, Madrid, 2006.

4) Que la teoría económica, a partir del trabajo de Chamberlin, E. (*Theory of Monopolistic Competition*, Cambridge, MA., Harvard University Press, 1933), ha

tenido influencia decisiva, cambiando el análisis respecto de los agentes que pueden abusar de su dominancia y mostrando que sí puede existir dominancia por más de una firma, sin que ello requiera colusión o paralelismo:

> "*La Sherman Act fue concebida en la época oscura de la teoría económica clásica, cuando la competencia se concebía ya sea pura, o inexistente* (...) *El renacimiento del pensamiento económico iniciado por Edward Chamberlin y sus contemporáneos ha demostrado cuan obsoletas eran las teorías detrás de la legislación antimonopolios en sus inicios. Actualmente, los economistas concuerdan que la dicotomía entre competencia y monopolio es una sobre simplificación de la realidad. Muchas industrias serán dominadas, no por una única gran firma, sino que por varios productores, llamados oligopolistas. Sus acciones en el mercado pueden, sin embargo, parecerse a las de un monopolio tradicional*" (traducción libre *Conscious Parallelism – Fact or Fancy?* Stanford Law Review, Vol. 3, No. 4 (Jul., 1951), pp. 679-699).

5) Que, la influencia de modelos de competencia monopolística, donde varios participantes pueden gozar de cierta dominancia, se ha ampliado en el tiempo, como lo muestra la extensa literatura sobre esta materia. Sin ser exhaustivos, este es el caso de los trabajos de S. Salop., *Monopolistic competition with outside goods, The Bell Journal of Economics*, vol. 10, N. 1, 1979; Anderson, S. P., A. de Palma y Y. Nesterov, *Oligopolistic competition and the optimal provision of products*, Econometrica 63: 1281-302, 1995; y de Dhingra, S. y J. Morrow, *Monopolistic competition and optimum product diversity under firm heterogeneity*, Journal of Political Economy, vol. 127, n. 1, 2019;

6) Que, en base a esta visión, no deben descartarse a priori conductas de abuso por parte de distintas empresas que, sin estar coordinadas, sí pueden abusar a través de una misma conducta. Que así, la diferenciación entre conductas unilaterales y las ejercidas por más de una firma simultáneamente, pero sin coordinación, parece para los propósitos de la libre competencia, un tema más semántico que fundamental y que esa diferenciación no debiera dejar sin análisis y eventualmente sanción, conductas que consideradas evidentemente anticompetitivas por una firma, las sean, en determinados contextos, efectuadas por más de una firma;

7) Que la jurisprudencia en la legislación europea relativa al concepto de dominancia colectiva se hace cargo de la evolución conceptual aludida, haciendo

referencia a la necesidad de "ligazones económicas" entre las empresas y que ellas pueden tener distinta naturaleza, como por ejemplo el propósito compartido de no permitir la entrada de un entrante que modifique significativamente la dinámica de funcionamiento de los incumbentes, o simplemente circunstancias en las que las empresas tengan plena conciencia de los efectos recíprocos de sus acciones. Ello, como es sabido, no ocurre bajo un modelo teórico de competencia perfecta, en donde las acciones de cada actor, son imperceptibles para los demás;

8) Que esa visión ha determinado la manera en la que la norma europea establece el abuso de posición dominante (artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea; ex artículo 82) y que la figura usada en países dentro de la Comunidad Europea ha seguido la norma anterior. Así, respecto de aquella, Folguera, J. y B. Martinez, Op. cit, se refieren al caso de España y señalan: "*Esta definición, aceptada pacíficamente en el Derecho comunitario, es igualmente seguida por las autoridades de defensa de la competencia españolas* (…) *el TJCE ha situado la clave de la posición de la dominancia colectiva en el concepto de interdependencia entre empresas. La interdependencia implica, esencialmente, la existencia de una consciencia compartida de los operadores en el mercado respecto a la posición comercial de los competidores*";

9) Que ello es consistente con la Sentencia de la Excelentísima Corte Suprema Rol N° 73.923-2016, del 25 de junio de 2018, que finalmente condenó a tres empresas por acciones anticompetitivas. En efecto, pese a que las conductas reprochadas en la demanda de Conadecus en contra de empresas de telecomunicaciones, debía ser analizada, según el TDLC, como una vulneración del artículo 3º, inciso primero, letra b), del Decreto Ley Nº 211, la Corte Suprema acogió el recurso de reclamación, estableciendo que las Demandadas incurrieron en una conducta anticompetitiva, infringiendo genéricamente el artículo 3º del Decreto Ley Nº 211.

> "*Si bien Conadecus demanda a las Demandadas con base en el artículo 3º, inciso primero del Decreto Ley Nº 211, la conducta demandada obedece, en la especie, a la letra b) del mismo artículo, esto es, a un abuso de una posición dominante. Así lo reconoce el TDLC en su sentencia (Considerando Vigésimo cuarto) y el voto de minoría de la sentencia de la Corte Suprema (numeral 6)*" (G. Budnik, *Dominancia Colectiva: análisis de la Sentencia del pasado 25 de junio de 2018, en que la Corte Suprema acogió la reclamación deducida por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios de Chile, Asociación de Consumidores, en contra de la Sentencia N° 154/2016 del*

Tribunal de Defensa de la libre Competencia, Revista Universidad Autónoma; recuperado de https://revistas.uautonoma.cl/index.php/rjyd/article/view/273/267).

Notifíquese personalmente o por cédula. De conformidad con el acuerdo del Tribunal adoptado con ocasión de la publicación de la Ley N° 21.226 y del estado de catástrofe, de 2 de abril del año 2020, la notificación personal de la presente Sentencia podrá realizarse por videoconferencia u otros medios electrónicos, a través de la Secretaria Abogada.

Archívese en su oportunidad.
Rol C N° 319-17 (C N° 320-17) acumulados.

DANIELA ALEJANDRA GORAB SABAT
Firmado digitalmente por DANIELA ALEJANDRA GORAB SABAT
Fecha: 2021.03.15 11:57:27 -03'00'

Jaime Rafael Barahona Urzúa
Firmado digitalmente por Jaime Rafael Barahona Urzúa
Fecha: 2021.03.15 12:07:08 -03'00'

RICARDO PAREDES MOLINA
Firmado digitalmente por RICARDO PAREDES MOLINA
Fecha: 2021.03.15 12:04:42 -03'00'

MARIA DE LA LUZ DOMPER RODRIGUEZ
Firmado digitalmente por MARIA DE LA LUZ DOMPER RODRIGUEZ
Fecha: 2021.03.15 11:31:27 -03'00'

Pronunciada por los Ministros Sra. Daniela Gorab Sabat, Presidenta subrogante, Sra. María de la Luz Domper Rodríguez, Sr. Ricardo Paredes Molina y Sr. Jaime Barahona Urzúa.

Autorizada por la Secretaria Abogada María José Poblete Gómez.

MARIA JOSE POBLETE GOMEZ
Firmado digitalmente por MARIA JOSE POBLETE GOMEZ
Fecha: 2021.03.15 12:15:05 -03'00'