

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

SENTENCIA N° 141/2014.

Santiago, cuatro de noviembre de dos mil catorce.

VISTOS:

1.1. A fojas 3, con fecha 12 de diciembre de 2012, la Fiscalía Nacional Económica (en lo sucesivo también e indistintamente la “FNE” o “Fiscalía”) interpuso requerimiento en contra de Sociedad de Transportes Línea Uno Collico S.A. (“Línea N° 1”); Transporte Comercial Laurel Sur S.A. (“Línea N° 3”); Empresa de Transportes Regional Sur S.A. (“Línea N° 4”); Transportes Regional Corvi S.A. (“Línea N° 5”); Empresa Transportes de Pasajeros Río Cruces N° 9 S.A. (“Línea N° 9”); Empresa de Transportes Línea Once S.A. (“Línea N° 11”); Sociedad de Transportes Austral Sur-Oeste S.A. (“Línea N° 16”); Sociedad de Transportes Regional S.A. (“Línea N° 20”) (en lo sucesivo nos referiremos a todas las Líneas singularizadas hasta ahora en conjunto, como las requeridas comparecientes a fojas 120); Empresa de Transportes Lourdes S.A. (“Transportes Lourdes” o “Línea N° 2”); Sociedad Transportes Libertad S.A. (“Transportes Libertad” o “Línea N° 14”); y, la Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de Valdivia (“AGETV”).

1.2. El requerimiento imputa a las requeridas, el haber infringido el artículo 3° del Decreto Ley N° 211 (“D.L. N° 211”), *“al celebrar un acuerdo destinado a la fijación de precios de las tarifas a público desde el año 2008 a la fecha y por el cual han restringido, impedido y/o entorpecido la libre competencia en el mercado del transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Valdivia”*.

1.3. En concreto, la FNE expone en su requerimiento que con fecha 27 de mayo de 2008, la totalidad de las empresas de taxibuses requeridas, en el marco de una reunión extraordinaria llevada adelante por la AGETV, habrían arribado a un acuerdo para aumentar las tarifas. Agrega, que tal acuerdo habría significado un alza de las tarifas de \$300 a \$350 en el caso de los pasajeros adultos; mientras que en el caso de las tarifas para estudiantes de enseñanza media y superior, éstas habrían aumentado de \$120 y \$150 a \$140 y \$170 respectivamente.

1.4. En opinión de la FNE, dicho acuerdo se había aplicado y mantenido vigente hasta el año 2011, año en el que las empresas requeridas habrían acordado una nueva alza de tarifas que *“consistió en aumentar nuevamente el pasaje adulto en \$50, de forma que el valor del mismo quedara para todas las líneas en la suma de*

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

\$400". Además, atendido que el valor del pasaje para los estudiantes de enseñanza media y superior correspondería a un porcentaje de la tarifa para adulto, el valor de éste también se habría incrementado producto del acuerdo, quedando determinado en la suma de \$130.

1.5. Una vez adoptada la decisión de aumentar concertadamente las tarifas, entre los días 1 y 6 de junio de 2011, 8 de las 10 líneas requeridas le habrían comunicado dichas alzas a la Secretaría Regional del Ministerio de Transportes de la Región de los Lagos (la "Seremitt"). Sin embargo, estima la FNE que dado que a fines de julio de 2011, le habría tomado declaración a los representantes de la AGETV y de las requeridas, éstas a continuación habrían procedido a anunciar a la Seremitt una nueva modificación en sus precios, según la cual todas cobrarían distintas tarifas máximas entre los \$400 y los \$410.

1.6. Con todo, agrega que pese a las diferencias que se apreciarían en los montos anunciados, *"en los hechos, todas las líneas comenzaron a cobrar una tarifa de \$400 para adultos, y \$130 para estudiantes, en los términos consignados en el primer anuncio de julio de 2011"*, razón por la que la Fiscalía estima que el anuncio de tarifas disímiles realizado a la Seremitt, *"fue con el único propósito de ocultar la implementación del acuerdo de precios, no dando cuenta a la autoridad de un alza real en el valor de los mismos"*.

1.7. Adicionalmente, indica que esa intención de ocultamiento de lo ocurrido en las asambleas de la asociación gremial, también habría quedado en evidencia por la alteración que la AGETV habría efectuado de las actas de reuniones celebradas con fechas 5 de marzo, 8 de abril y 25 de junio de 2011, en las que se habrían insertado algunas frases que no encajarían adecuadamente con el formato y tipografía del texto; frases que, luego de un peritaje, *"se pudo comprobar que ocultaban la constancia de acuerdos anticompetitivos adoptados en el seno de esa asociación gremial"*.

1.8. Finalmente, la Fiscalía expresa que el cartel se mantendría vigente hasta la actualidad.

1.9. Por otra parte, y en lo que dice relación con la industria y su regulación, la requirente hace presente que conforme con lo dispuesto en los artículos 6º y 19º del Decreto Supremo N° 212/92 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ("DS N° 212"), el transporte público de pasajeros se clasificaría en transporte público urbano, rural e interurbano y que el servicio

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

prestado por las requeridas en este caso correspondería al de servicio de transporte público urbano de pasajeros.

1.10. Explica que el mercado se regiría por el principio de libertad tarifaria, pero que no obstante ello, los operadores o líneas deben informar a la autoridad con a lo menos 30 días de anticipación las tarifas máximas que podrán cobrar, así como los cambios que cada línea decida efectuar.

1.11. En cuanto al mercado de transporte público urbano en la ciudad de Valdivia, la FNE indica que éste estaría compuesto por la locomoción colectiva mayor conformada por 10 líneas de taxibuses organizadas según el recorrido que hacen; y la locomoción colectiva menor, integrada fundamentalmente por taxis colectivos (organizados en 15 líneas), taxis libres y radio taxis en menor medida.

1.12. Respecto del mercado relevante, la Fiscalía lo define como el “*servicio público de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Valdivia prestados por locomoción colectiva mayor y taxis-colectivos*”. Desde el punto de vista del mercado relevante geográfico, la requirente señala que el mercado afectado correspondería al del servicio público de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Valdivia prestado por la locomoción colectiva mayor (taxibuses) y taxis colectivos.

1.13. Agrega que, atendidas las características de los diferentes medios de transportes de la ciudad, sería posible distinguir el servicio prestado por los buses de la locomoción colectiva mayor (taxibuses) y los taxis colectivos como un mercado diferente de aquel prestado por los taxis libres y radiotaxis. Lo anterior, toda vez que en su opinión, los taxibuses y taxis colectivos deben cumplir trazados y horarios previamente definidos por resolución del Seremitt; mientras que los taxis libres y radiotaxis, en cambio, serían concebidos como un transporte público de uso temporalmente exclusivo, que no tiene asociadas frecuencias, horarios ni recorridos específicos.

1.14. Asimismo, y en cuanto a la relación de sustitución entre los servicios de transporte de taxibuses y taxis colectivos, la FNE estima que, desde el punto de vista de la demanda, factores de calidad, superposición de tramos de recorrido común y, diferencias históricas en la tarifa, permitirían concluir “*que estos servicios son sustitutos cercanos o imperfectos*” pero que forman parte del mismo mercado relevante.

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

1.15. Respecto de las concentraciones y umbrales, la FNE estima que, a pesar del bajo nivel de control de los pasajeros transportados, igualmente sería posible hacer una estimación al efecto, indicando que los taxibuses transportarían al 69% de los pasajeros, mientras que los taxis colectivos transportarían al 31% restante de los pasajeros que utilizan el transporte colectivo.

1.16. Por otra parte, la FNE indica que habrían existido una serie de elementos facilitadores de la conducta realizada por las requeridas y que dicen relación con: (i) la restricción del parque automotriz de taxis; (ii) la restricción de la capacidad vial; (iii) la asimetría de costos para un entrante; (iv) la exigencia de una flota mínima para el ingreso; (v) la existencia de una asociación gremial; y, (vi) el comportamiento esperado de los taxis colectivos.

1.17. En lo relativo a la restricción del parque automotriz de taxis, la FNE identifica como principal barrera legal el congelamiento del parque automotriz que habría tenido lugar desde la entrada en vigencia de la Ley N° 20.077, y la saturación de la capacidad vial que se produce en la ciudad de Valdivia en los horarios punta, lo que aumentaría los costos de operación en esas horas y haría menos posible el ingreso de potenciales entrantes.

1.18. Por otra parte, en cuanto a las asimetrías de costos para un entrante, la Fiscalía indica que dentro de la locomoción colectiva existen disposiciones que, en los hechos, determinarían que los entrantes enfrenten mayores costos de entrada en activos que los que debieron soportar las empresas que ya se encuentran establecidas en el mercado. Ello, toda vez que el Decreto N° 1 de 1994 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecería que *“las empresas que ya se encuentran establecidas en el mercado enfrentan una carga menor para renovar flota por cuanto se les permite sustituir máquinas que alcanzaron su antigüedad máxima por buses que no superen los diez años de antigüedad. En tanto, una empresa que ingresa al mercado debe adquirir máquinas que no superen seis años de antigüedad”*.

1.19. En lo que dice relación con la exigencia de una flota mínima, la FNE hace presente que existirían disposiciones infralegales (Resolución Exenta N° 139 de la Subsecretaría de Transporte de la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones de la Región de Los Lagos) que al disponer que los prestadores del servicio de transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Valdivia deben contar con determinadas frecuencias mínimas, limitarían o retardarían el ingreso al mercado ya que al exigir que el mismo se realice con una

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

flota mínima de taxibuses, se dificultaría el poder recuperar y rentabilizar la inversión requerida.

1.20. Finalmente, la existencia de una asociación gremial “*como ente gestor de acuerdos*” y el comportamiento esperado de los taxis colectivos en orden a responder a las alzas de tarifas de los taxibuses mediante un alza en las suyas, serían también elementos facilitadores del acuerdo.

1.21. En cuanto al derecho, la requirente estima que la conducta denunciada infringiría el artículo 3° del D.L. N° 211, tanto respecto de su enunciado general descrito en el inciso primero de esa norma, como respecto del literal a) de la misma.

1.22. En este sentido, estima que en este caso se cumpliría con todos los elementos que deben presentarse para que un acto constituya colusión: (i) confluencia de voluntades entre competidores; (ii) que dicha confluencia tenga por objeto restringir, afectar o eliminar la competencia en el mercado relevante afectado o, a lo menos, tienda a producir tales efectos; y, (iii) que dicho acuerdo les confiera un poder de mercado suficiente para producir el efecto antes mencionado.

1.23. Finalmente, en cuanto a las sanciones solicitadas, la FNE hace presente: (i) la gravedad general de la colusión como conducta y el hecho que la colusión denunciada en estos autos comprendería a la totalidad de las empresas de locomoción colectiva mayor en la ciudad de Valdivia dado el mercado relevante afectado; y, (ii) que el beneficio económico se habría extendido por más de cuatro años.

1.24. Atendido lo anterior, la Fiscalía solicita que “*se imponga a cada una de las líneas requeridas una multa que oscila entre las 50 y las 150 UTA. La referida suma tiene también en consideración el efecto disuasorio que ésta ha de generar*” y respecto de la AGETV solicita la sanción de disolución “*por haber intervenido en los hechos imputados de una manera particularmente intensa, ya que no sólo ha servido como instancia facilitadora para discutir, coordinar, acordar, e implementar las alzas de tarifas contrarias a la libre competencia, sino que, además, ha ejecutado actos positivos destinados a alterar la evidencia del acuerdo, actuaciones que manifiestamente se apartan del fin y objetivo de tales asociaciones, y que es de la entidad y suficiencia para que se reclame la adopción de la referida sanción*”.

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

1.25. En razón de todo lo anterior, la Fiscalía solicita a este Tribunal: (i) declarar que las requeridas han incurrido en conductas contrarias a la libre competencia; (ii) ordenar a las requeridas cesar en las conductas denunciadas y abstenerse de realizarlas a futuro; (iii) imponer a cada una de las requeridas una determinada multa; (iv) imponer a la Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de Valdivia la sanción de disolución de la personalidad jurídica; y, (v) condenar en costas a las requeridas.

2. A fojas 120, con fecha 22 de marzo de 2013, las requeridas comparecientes a fojas 120, contestaron el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, con costas, fundándose en las siguientes consideraciones:

2.1. En primer término, señalan que en la especie no habría existido colusión ya que *“no existe acuerdo escrito alguno, ni existe acuerdo con las partes integrantes del mercado relevante, mercado compuesto no solo por taxibuses sino también por taxis colectivos”*.

2.2. Asimismo, hacen presente que las empresas requeridas no tendrían taxibuses propios, sino que únicamente serían empresas prestadoras de servicios de administración y cuyas remuneraciones no dependerían del número o valor de los boletos vendidos. Explican para estos efectos, que las empresas serían las que tienen la titularidad del recorrido pero que para cumplir con las exigencias impuestas en cuanto a flota, frecuencia y recorrido, permitirían a terceros extraños a la sociedad ingresar buses. Bajo este modelo, *“las empresas no perciben ingresos por transportar pasajeros, y no incide en sus ingresos el valor de la tarifa, sus alzas o bajas, ya que los ingresos exclusivos y excluyentes consisten en el arriendo que cancelan los arrendatarios dueños de los buses”*.

2.3. Además, indican que la FNE omitiría información relevante respecto del mercado, pues no se referiría en su requerimiento a las cuatro empresas que ofrecerían el servicio que va desde Valdivia a la localidad de Niebla (Línea N° 20, Línea N° 16, Expresos a la Costa y Línea N° 9) y que cobrarían tarifas diferentes para ese mismo recorrido; cuestión del todo inconsecuente si efectivamente se tratase de un cartel.

2.4. Por otra parte y, en cualquier caso, sostienen que las alzas se encontrarían justificadas tanto en el aumento considerable de los costos de producción (lo que se demostraría por el hecho que tanto durante el año 2008 como durante el año 2011, las tarifas habrían subido en todo el país) como por la *“férrea competencia desleal que libran [los taxibuses] con los taxis colectivos”*.

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

2.5. Con el objeto de demostrar las consecuencias y los efectos directos que habría producido el aumento de los insumos y la crisis económica en la que se encontrarían las empresas de taxibuses, las requeridas indican que la Línea N° 7 habría desaparecido y que la Línea N° 16 habría sido cancelada temporalmente por la autoridad sectorial debido a incumplimientos de los servicios relativos a frecuencias mínimas y trazados.

2.6. Al respecto, indican que habría habido en la ciudad de Valdivia una considerable disminución del parque de buses. De 343 que habrían existido el año 2010, a 273 en el año 2011, lo que obedecería a que parte importante de los pequeños empresarios que prestaban el servicio, habrían preferido dejar de prestarlo debido a la baja rentabilidad del negocio (ingresos promedio mensuales por bus de \$360.000).

2.7. Así las cosas, explican que el alza de las tarifas se debería a las justificaciones precedentes y no a un acuerdo anticompetitivo con tal objeto y que, además, *“tratándose de líneas que tienen trazados semejantes y con demanda similar, conlleva a un paralelismo en esta toma de decisión que es igual para todos, ya que sus costos son estandarizados, homogéneos e iguales para todas”*.

2.8. En otro orden de ideas, exponen que respecto del mercado relevante sería posible distinguir dos tipos de mercados: los taxis básicos y radio taxis por una parte; y, los microbuses y taxis colectivos por otra.

2.9. En este sentido, los microbuses no competirían entre ellos, sino que con los taxis colectivos, toda vez que los trazados o recorridos de los taxibuses tendrían bajísimos grados de superposición; en cambio, el trazado del taxibus sería superpuesto completamente por el del taxi colectivo que le compite en dicho trazado. En consecuencia, *“la comunicación conjunta que ellas [empresas requeridas] hacen del alza de precios de sus tarifas, no altera el mercado relevante, ya que los taxi colectivos, su verdadera competencia a cada línea de microbuses en particular, tomarán su decisión frente a dicha alza en forma autónoma e independiente a la que haga su competencia”*.

2.10. A continuación, las requeridas citan determinadas sentencias de este Tribunal con el fin de concluir que para que una conducta colusoria pueda ser sancionada, se requeriría que se cumplan los siguientes requisitos: (i) existencia de un acuerdo entre competidores; (ii) incidencia relevante en la competencia; y, (iii) que dicho acuerdo permita abusar del poder de mercado.

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

2.11. Respecto del primero de estos requisitos, indican que los competidores en este caso serían las empresas de taxibuses con las empresas de taxis colectivos que tuviesen recorrido similar; cuestión que no sería lo denunciado. Al efecto, reiteran que *“las líneas de microbuses entre sí, no son competidores, porque deben responder a cumplir una obligación legal y reglamentaria de respetar un trazado de recorrido, lo que limita materialmente la posibilidad de competencia entre ellas, máximo si a cada línea de taxibuses se les ha asignado sectores de la ciudad diametralmente distintos con la finalidad de cubrir toda la urbe”*, razón por la que los *“únicos que compiten con cada línea de taxi bus en particular, son los taxis colectivos que tengan el respectivo trazado análogo a su competencia”*, tal como este Tribunal lo habría resuelto en su Sentencia N° 94.

2.12. Adicionalmente, señalan que las requeridas no controlarían el mercado de transporte público urbano de la ciudad de Valdivia, pues solo transportarían un 40% de los usuarios, frente a un 60% que sería transportado por los taxis colectivos.

2.13. Por otra parte, respecto a la incidencia relevante de acuerdo en la competencia, argumentan que el acuerdo imputado no habría afectado de modo alguno a la competencia, ya que la información presentada para estos efectos por la Fiscalía (cuadros N° 4 y 5, a fojas 2 y 15 respectivamente) no sería efectiva.

2.14. En relación con el tercero de los requisitos antes indicados, señalan que el alza de tarifas lejos de responder a un abuso de poder de mercado, sería consecuencia de una necesidad imperiosa de las empresas para poder hacer frente al alza en los costos de producción.

2.15. Luego de efectuar las precisiones recién indicadas respecto del mercado relevante y de la eventual colusión de la que serían objeto de reproche, las requeridas controvierten algunas aseveraciones que de manera puntual y específica habría realizado la Fiscalía en su requerimiento. Así, indican que: (i) no habrían existido reuniones ni comunicaciones expresas o tácitas entre las requeridas para coordinar el alza de tarifas, sino que únicamente cumplieron con su obligación legal de comunicar a la autoridad sectorial el alza de tarifas, cumpliendo la AGETV un rol de intermediación comunicacional para esos efectos; y, (ii) la simultaneidad de las comunicaciones al Seremitt, se habría debido exclusivamente a que la secretaría de la asociación gremial prestaría un servicio común para todos los asociados, pues muchas de las empresas por razones

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

económicas no contarían con secretarías ni personal administrativo para realizar tales gestiones.

2.16. En suma, atendida: (i) la forma de operar de las empresas requeridas en cuanto a ser meras prestadoras de servicios de administración; (ii) el incremento de los costos de producción; y, (iii) las actuaciones de buena fe de los dirigentes de las empresas, solicitan rechazar la acusación de la FNE por no haber existido ánimo de colusión en la fijación de precios del transporte de pasajeros.

2.17. En subsidio de lo anterior, solicitan que se rebaje la cuantía de las multas al superar éstas el patrimonio o capital efectivo de las requeridas. Además, alegan en su favor las atenuantes de no ser reincidentes en sede de libre competencia, la inexistencia de beneficio económico obtenido y la colaboración con la investigación.

3. A fojas 155, con fecha 23 de marzo de 2013, la Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de Valdivia contestó el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, con costas, por las siguientes consideraciones:

3.1. En primer término, opone excepción de prescripción atendido que el requerimiento se fundaría en la existencia de un cartel formado con fecha 27 de mayo de 2008, razón por la que conforme con lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley de Efecto Retroactivo de las Leyes, la ley aplicable sería la de dos años, encontrándose de ese modo prescrita la conducta.

3.2. Señala que en contra de dicha interpretación se podría replicar diciendo que el requerimiento se funda en dos conductas atentatorias a la libre competencia, la de mayo de 2008 y la de abril de 2011, cuestión que no sería efectiva puesto que lo aquí denunciado *“es la existencia de un cartel que se habría formado el año 2008”*. De este modo, *“es a la fecha de mayo de 2008 a la que debe estarse para todos los efectos legales del requerimiento, siendo lo eventualmente ocurrido el 8 de abril de 2011 sólo manifestación, consecuencia o efecto del acuerdo colusorio constituido y materializado en mayo de 2008”*. Así, lo obrado el 2011 *“sirve para dar cuenta de una misma y única cuestión: que el cartel volvió a manifestar su existencia tal y como lo había hecho el 2008”*.

3.3. En subsidio de la excepción de prescripción, la AGETV argumenta que no resultaría efectivo que en la especie exista una infracción a lo dispuesto en el artículo 3° del D.L. N° 211. Al efecto, realiza en primer término una serie de aproximaciones conceptuales en relación con la infracción imputada, y hace

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

presente que: (i) el servicio se prestaría a través de sociedades comerciales (Líneas) que no poseerían vehículos propios; (ii) las Líneas agruparían a micro empresarios dueños de los vehículos de transporte; (iii) las Líneas, se limitarían a ser dueñas, poseedoras o tenedoras del bien raíz en que se sitúa el terminal de la misma; (iv) sus funciones básicas serían la de ejercer labores de representación ante terceros y ante la autoridad pública, así como funciones administrativas; y, (iv) serían los dueños de los vehículos quienes en definitiva prestarían el servicio de transporte en el recorrido asignado, recibiendo ellos el beneficio económico derivado de la venta de pasajes.

3.4. Luego de estas consideraciones, la contestación se dedica a analizar directamente la conducta imputada a la AGETV y expresa que se le está imputando haber cometido una infracción que no ha realizado ni podría siquiera realizar, atendidas las siguientes razones:

3.5. En primer lugar, por cuanto los precios de las tarifas jamás han dependido de la AGETV. *“Mi representada no ha tenido, no tiene ni puede tener participación en tan esencial aspecto del negocio de transporte de pasajeros urbano. El precio del boleto de transporte depende en todos los aspectos de la determinación de cada una de las Líneas de transporte existente en la ciudad de Valdivia, las que fijan los mismos de acuerdo a parámetros y antecedentes que le son propios”*.

3.6. Como segunda razón, expone que, por orden de la autoridad regulatoria, las Líneas se agruparían en el marco jurídico de sociedades anónimas resultando que a esta fecha cada sociedad que administra alguna Línea de transporte de pasajeros sería dominada por unos pocos dueños que prestarían el servicio de transporte con vehículos ajenos.

3.7. En tercer término, hace presente que la AGETV *“no reúne empresas, ninguna de ellas participa en el seno de mi representada”*.

3.8. Asimismo, y como cuarto argumento, expresa que al interior de la AGETV efectivamente pudo haberse discutido y hablado de cualquier cosa o tema, pero no pudo tomarse ningún acuerdo de precios pues ello no era posible, atendido que quienes tendrían la facultad jurídica de fijarlos son únicamente las líneas. Concluye la contestación señalando sobre este argumento que, en definitiva, no resultaría sostenible sostener que la AGETV haya podido tener un rol de elemento facilitador del acuerdo.

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

3.9. Finalmente, termina la contestación solicitando el rechazo del requerimiento por encontrarse prescrita la acción; y porque en cualquier caso no se presentarían los presupuestos que harían procedente declarar las infracciones imputadas. En subsidio de lo anterior, y para el eventual caso en que fuese condenada, solicita se rebaje sustancialmente el monto de la multa.

4. A fojas 177, con fecha 23 de marzo de 2013, Empresa de Transportes Lourdes S.A. (Línea N° 2) y Transportes Libertad S.A. (Línea N° 14) contestaron el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, con costas, por las siguientes consideraciones:

4.1. En primer término, señalan que en su defensa *“no se controvertirá de manera genérica y total las afirmaciones fácticas realizadas por la parte requirente, atendido que los hechos esenciales de este juicio ocurrieron y no tiene mucho sentido negarlos”*. Agrega que, en ese sentido, sería efectivo que el año 2008 las empresas de taxibuses de Valdivia habrían acordado subir los precios de los pasajes; cuestión que luego se repetiría el año 2011. Asimismo, *“también es efectivo que, con evidente torpeza e incluso un poco de ignorancia, mis representadas pudieron intentar ocultar la existencia del acuerdo informado por la Seremitt una rectificación de tarifas”*.

4.2. No obstante lo anterior, argumentan que el acuerdo de precios no se habría producido en las circunstancias y de la manera relatada por la FNE. En efecto, a juicio de las requeridas, la Fiscalía se equivocaría al afirmar que existe al interior de la AGETV un cartel, toda vez que ninguna de las empresas requeridas forma parte de la AGETV, por lo que malamente esas empresas podrían haber participado o votado en alguna de sus asambleas.

4.3. Al efecto, explican que entre los años 1994 y 1995 se habría hecho obligatorio constituir sociedades para la administración de los recorridos, y que en ese contexto se crearon empresas (o líneas) que tenían por función informar a la Seremitt la identificación de cada propietario y de cada máquina que integraría la flota (mediante la venta o arrendamiento de los respectivos “cupos” que cada una de ellas tiene asignado). Asimismo, estas empresas fijarían los precios máximos que deberán cobrar los buses adscritos a su recorrido. En este modelo, indican, los propietarios de buses no necesariamente serían accionistas de las empresas.

4.4. Respecto de los motivos y circunstancias en los que se habría producido el acuerdo de precios, hacen presente que los ingresos operacionales de las empresas no dependerían de la venta de pasajes o de la rentabilidad del servicio

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

de transporte, por lo que ellos podrían fijar o mantener los precios sin necesidad que se correspondan con los costos operacionales del servicio. En cambio, serían los dueños de las micros quienes absorberían el aumento de los costos y los cambios en el comportamiento de la demanda, pero sin embargo, ellos no tendrían la posibilidad de incidir o participar en la determinación de los precios, salvo que sean accionistas o representantes legales de las empresas requeridas. En otras palabras, resumen, *“las tarifas a público las fija una empresa cuyos ingresos no dependen de ellas”*.

4.5. Agregan que, en este sentido, no les constaría si al interior de la AGETV los propietarios de los taxibuses adoptaron algún acuerdo respecto del valor del pasaje. De hecho, según le habrían relatado algunos de los participantes a esas asambleas. *“nunca se habría producido un acuerdo concreto sobre esta materia”* y *“tampoco se produjo un acuerdo debido a que entre los micreros siempre ha habido un fundado temor a que un alza demasiado significativa de la tarifa pueda producir una disminución en la demanda de los pasajeros adultos, único segmento que les permite operar con márgenes”*.

4.6. Por otra parte, y en referencia al alza en las tarifas, hacen presente que el precio de la locomoción colectiva mayor debería ser todavía más alto a la tarifa vigente, atendido que los actuales niveles de precios no permitirían la subsistencia de los prestadores del servicio.

4.7. Habría sido, entonces, en este contexto en el que la *“AGETV pidió a las sociedades administradoras de los recorridos convenir en un alza del precio del pasaje que le permitiese a la mayoría de los propietarios de buses superar la situación generalizada de déficit operacional. Como es evidente los representantes legales de las 10 sociedades requeridas discutieron y ponderaron los argumentos (...) conviniendo en hacer efectiva un alza uniforme de las tarifas a público a partir de septiembre del año 2008”*.

4.8. Respecto del mercado relevante, señalan que si bien concuerdan con la definición de la FNE se haría necesario realizar algunas precisiones relativas al carácter de competidores de las líneas requeridas.

4.9. Así, en primer término, hacen presente que *“las empresas requeridas por la FNE no son competidoras entre ellas y sus servicios no son sustitutos entre sí. En efecto y con la sola excepción de las Líneas 16 y 20, los recorridos de las empresas de taxibuses no son similares ni poseen tramos relevantes en que realicen el mismo recorrido”*. Agregan que la única competencia *“en la cancha”* por

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

captar la demanda de pasajeros adultos se produce entre la línea de bus y la línea de taxi colectivo cuyo recorrido coincide.

4.10. Además, a juicio de las requeridas, la Fiscalía omitiría que la competencia entre buses y colectivos sería totalmente asimétrica, tanto por la forma como se estructurarían los costos como por las diferencias regulatorias que se aplicarían a cada uno de ellos. Así, (i) solo los taxibuses serían los que deben soportar la carga de transportar estudiantes gratis o a una tarifa equivalente al 33% del pasaje adulto; (ii) los recorridos en el caso de los colectivos serían solo referenciales y no tendrían obligación de cumplir horarios y frecuencias; y, (iii) solo la locomoción colectiva mayor estaría obligada por la normativa sectorial a renovar regularmente su flota. Tales razones, habrían producido que mientras el parque de taxibuses en la ciudad de Valdivia decreciera sistemáticamente, el parque de taxis colectivos haya tenido que congelarse por la autoridad durante 10 años, para evitar la expansión del mismo y el colapso de la capacidad vial de la ciudad. Así, en opinión de las requeridas, *“son las condiciones de mercado y las asimetrías regulatorias establecidas por el Estado las que impiden que los operadores de la locomoción colectiva mayor puedan operar en un plano de rentabilidad y competitividad con los operadores de la locomoción colectiva menor”*.

4.11. Por otra parte, y en cuanto a la existencia del ilícito anticompetitivo denunciado, señalan que si bien sería cierto que han reconocido la existencia de un acuerdo para fijar precios que data de mayo de 2008, adoptado entre las 10 empresas administradoras de las Líneas de taxibuses en la ciudad de Valdivia, ello no sería suficiente para afirmar la existencia de un ilícito, toda vez que no se cumpliría en este caso con los estándares para ello.

4.12. En este sentido, y en relación con la confluencia de voluntades, indican que el acuerdo no habría sido adoptado por sujetos que tuviesen la calidad de competidores en el mercado relevante, pues a diferencia de lo sucedido por ejemplo en la causa Rol C N° 149-07, el ilícito imputado no supondría un acuerdo entre los taxibuses y los taxis colectivos.

4.13. Además, tampoco habría existido un efecto, finalidad o propósito anticompetitivo del modo exigido por el artículo 3° del D.L. N° 211; y, en cualquier caso, el acuerdo no sería apto para conferir un poder de mercado, dado que *“el actual poder de mercado que a cada empresa requerida le corresponde viene determinado por la asignación de recorrido, horarios y frecuencias dispuestas por la autoridad sectorial”*.

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

4.14. Finalmente y, en subsidio de todo lo anterior, solicitan que para el improbable caso en que se les llegase a condenar, se tenga presente la absoluta falta de proporcionalidad y razonabilidad de las sanciones solicitadas por la FNE. Al respecto, señalan que si bien la colusión sería, en abstracto, el ilícito anticompetitivo más grave, ello no justificaría *per se* la cuantía de las multas solicitadas, especialmente si se tiene en consideración que esta conducta no podría haber reportado beneficios económicos a los propietarios de las líneas, por lo que cualquier sanción que se pudiese determinar debería ser significativamente inferior a las solicitadas por la FNE, pues de lo contrario, la eventual sanción no producirá sólo el efecto disuasorio pretendido, sino que en el caso particular de ellas produciría una situación de insolvencia y un efecto expropiatorio.

5. Con fecha 16 de agosto de 2013, la FNE, Transportes Lourdes, Transportes Libertad y la AGETV, acompañaron dos propuestas de acuerdos conciliatorios parciales (uno celebrado entre la FNE y las líneas de taxibuses requeridas y otro, entre la FNE y la asociación gremial requerida), los que solicitaron al Tribunal aprobar en los términos del artículo 22º, inciso primero, del Decreto Ley N° 211. Adicionalmente, a fojas 363, acompañaron una adenda en la que efectuaron una serie de aclaraciones y complementaciones a las propuestas, con la finalidad de dar cuenta del verdadero sentido y alcance de las mismas. En síntesis, los términos de las propuestas de acuerdos conciliatorios eran los siguientes:

1) Transportes Lourdes y Transportes Libertad por una parte, como la AGETV, por otra: (i) reconocen la existencia de los hechos descritos en el requerimiento; (ii) entregan antecedentes adicionales -que incluyen declaraciones juradas de los Sres. Juan Alberto Sanhueza Vergara y Artemio Valdebenito Mercado; y del Sr. Víctor Vidal Ojeda-, que, a juicio de Fiscalía Nacional Económica, resultan relevantes para los efectos sometidos a la decisión de este Tribunal; (iii) renuncian a determinados términos procesales; (iv) se obligan a no participar ni incentivar la celebración de acuerdos de precios entre operadores del mercado del servicio de transporte urbano en la ciudad de Valdivia o en cualquier otra ruta en que presten servicios de transporte público; (v) se comprometen a elaborar e implementar un código interno por medio del cual buscarán desincentivar toda conducta que pueda considerarse contraria a la libre competencia en el mercado del transporte de pasajeros; y, finalmente, (vi) se obligan a mantener en orden y actualizados sus registros de socios y accionistas y remitir anualmente a la Secretaría Regional del Ministerio de Transportes un informe actualizado de tales registros.

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

2) Adicionalmente, la AGETV se obligó a adecuar sus estatutos a lo establecido en la Guía sobre Asociaciones Gremiales y Libre Competencia elaborada por la FNE y a establecer mecanismos que permitan garantizar el libre ingreso de prestadores del servicio de transporte público a la asociación.

3) Las Líneas de Taxibuses, por su parte se obligaron además a no permitir que en ellas participen como accionistas, arrendatarios o prestadores de servicio, las personas naturales o jurídicas que tengan alguna de dichas calidades en otras Líneas que presten servicios de transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Valdivia

4) Finalmente, la FNE propuso reducir significativamente sus pretensiones de sanción respecto de las requeridas con las que celebró acuerdos conciliatorios y, en concreto, rebajó sus pretensiones punitivas a los siguientes montos: (i) respecto de Transportes Libertad, solicitó una multa de 7,5 UTA; (ii) respecto de Transportes Lourdes, una multa de 15 UTA; y, (iii) respecto de la AGETV, una multa de 30 UTA.

6. A fojas 197, con fecha 17 de abril de 2013, se recibió la causa a prueba y se fijaron los siguientes hechos substanciales, pertinentes y controvertidos:

“1) Estructura y características del o los mercados en que incidirían las conductas requeridas. Funciones que desempeñan los empresarios de buses, las denominadas “líneas” y la asociación gremial requerida, y relaciones existentes entre ellos. Sustitución entre los distintos modos de transporte y participación de cada uno por tipo de clientes;

2) Descripción de los recorridos, forma de distribución de los mismos, horarios, frecuencias y cupos asignados. Sistema de reparto de utilidades entre los participantes de cada una de las “líneas” y entre éstas si lo hubiera; y,

3) Existencia de los acuerdos que se imputan a las requeridas. Características, objeto y efectos actual o potencial, personas que habrían intervenido, beneficios obtenidos, circunstancias y oportunidad de los mismos. Hechos y circunstancias que los justificarían”.

7. Documentos acompañados por las partes:

7.1. La FNE acompañó: (i) a fojas 3: NUE 1326181, que contiene CD con dos correos electrónicos; NUE 1326176, que contiene documento titulado "Buses Urbanos 1987 a 1991", citación a Asamblea General Ordinaria de A.G. Empresas

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

de Taxibuses de Valdivia de fecha 3 de abril de 2011, carta Ordinario N° 59/2011, de fecha 7 de noviembre de 2011 de A.G. Empresarios de Taxibuses de Valdivia; NUE 1326173, que contiene impresión de correo electrónico de fecha 3 de mayo de 2011, carta Ordinario N° 55/2011 de fecha 27 de septiembre de 2011 de A.G. Empresarios de Taxibuses de Valdivia; NUE 1326175, que contiene documento titulado "Ingresos mes de enero 2008" (Transportes Río Cruces), dieciocho hojas correspondientes a ingresos de junio de 2008 a febrero de 2009 (Transportes Río Cruces); NUE 1326177, que contiene hoja con detalle de personal administrativo y propietarios de Empresa de Transportes Río Cruces, acta de recepción/entrega de documentación con fecha 20 de octubre de 2010 ante el SII, agenda marca Isofit año 2004 con leyenda "Oficina Sociedad Inversiones Austral Línea 7 Teléfonos"; NUE 1326180, que contiene documento titulado "Impacto de la ley N° 20.378 en el transporte urbano de Valdivia. Compensación de la tarifa escolar", disco compacto "CD AGETV", balance clasificado período enero 2011 a diciembre 2011 de la AGETV, con fecha 13 de enero de 2012, escritura pública con Estatutos de la AGETV, de fecha 1 de abril de 2007, set de correspondencia entre las líneas de buses y la Seremitt, comunicando alzas de tarifas, oficios ordinarios N°19/11 y N°61/10 de la AGETV, respaldo de teléfonos celulares; NUE 1326190, que contiene archivador marca Alalek con la leyenda "Archivo de enero a diciembre de 2012"; NUE 1326185, que contiene libro rojizo con leyenda "Libro apaisado CK6549", libro café con la leyenda "Compraventa IVA Petróleo"; NUE 1326184, que contiene carpeta plastificada, con la leyenda "salida máquinas año 2010", libro café con la leyenda "Caja", libro café con la leyenda "Diario Petróleo"; NUE 1326184, que contiene archivador con leyenda "Certificado y documentos 2009"; NUE 1326189, que contiene hoja titulada "Balance Clasificado" enero-diciembre 2010 de Transporte de Pasajeros San Pedro N°11 S.A., oficio ordinario N° 804 de Seremitt de Los Ríos, documento denominado "Administración Diciembre 2011"; archivador marca Orgarex donde constan hojas de ruta del bus patente CKGS49, informes de administración de los meses de mayo a octubre de 2011 de Transporte de Pasajeros San Pedro Línea N° 11 S.A., copia de protocolo de acuerdo entre el sindicato inter empresas de conductores de taxibuses de interlíneas de Valdivia y la AGETV; NUE 1326179, que contiene libro de actas de asamblea de AGETV, respaldo de un teléfono celular; NUE 1326170, que contiene balance general de 2009 de Empresa de Transportes Río Cruces, balance general de 2010 de Empresa de Transportes Río Cruces, documento con análisis de ingresos y egresos mensuales de Empresa de Transportes Río Cruces; NUE 1326172, que contiene carta del representante legal de Empresa de Transportes Río Cruces al Seremitt de Los Ríos, con fecha 24 de agosto de 2011, impresión

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

de correo electrónico de fecha 25 de mayo de 2011; (ii) a fojas 250: Investigación de la FNE Rol N°1934-2011 (ocho tomos); (iii) a fojas 1055: Informe titulado "Anexo DIA a la memoria explicativa estudio de capacidad vial" y resumen de los resultados obtenidos para la ciudad de Valdivia del estudio titulado "Actualización de encuestas de origen y destino de viajes, IV etapa" de 2002.

7.2. Las requeridas comparecientes a fojas 120 acompañaron a fojas 422: (i) diversos registros y nóminas de accionistas de las requeridas; Copias de certificados tributarios para los años 2008 a 2012; Diversos certificados de antecedentes comerciales de los accionistas de las requeridas; Copias de diversos contratos de arriendo de servicios de transportes; Diversos certificados de créditos de bancos comerciales y certificados equifax de los accionistas de las requeridas; Diversos certificados de inscripción y anotaciones vigentes en el R.V.M. de buses pertenecientes a los socios de las requeridas; Copias de las escrituras de constitución de las sociedades Transportes Línea Uno Collico S.A., Transporte Comercial Laurel Sur S.A., entre otras; Copias de diversas actas de sesión de directorio de Empresa de Transportes Regional Sur S.A.; Certificado de Avalúo Fiscal de propiedad de Transportes Regional Sur S.A. ; Detalle de patrimonio de Línea 5; Diez contratos de prestaciones de servicios de Línea 16 Sociedad Traso S.A.; Estadísticas de frecuencia de los buses de Línea 16; Informes, liquidaciones de sueldo de personal administrativo de Línea 9; Tarifas de regiones; Estudio "Análisis de la modernización del transporte urbano y rural prestado por buses en las ciudades de Puerto Montt, Valdivia y Osorno"; Informe final mediciones de demanda de pasajeros en servicios de buses urbanos de Valdivia, buses urbanos y rurales de Río Bueno y La Unión; Expediente de cancelación Transaustral S.A. línea 7, del MTT; Resoluciones de la Seremitt de Los Ríos N° 251 y N° 362 de 2013; Listado de terminales de buses urbanos de la ciudad de Valdivia, señalando si están o no autorizados por el MTT; Respuesta de solicitud de información pública dirigida a la Seremitt de Los Ríos; Notificación de cargos de la Seremitt de Los Lagos a Transportes Austral Sur Oeste S.A.; Información del Subsidio de rebaja tarifaria a estudiantas y el decreto N°1 de 2010; Información del programa Renueva tu Micro.

8. Informes acompañados por las partes.

8.1. A fojas 734, la Fiscalía acompañó un informe económico denominado "Análisis de los incentivos a la colusión para las líneas de taxibuses urbanos en la ciudad de Valdivia", del Sr. José Luis Lima Reina.

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

9. Testimonial rendida por las partes:

9.1. Por la parte de la Fiscalía Nacional Económica declararon como testigos: (i) a fojas 624, el Sr. Maximiliano Karl Ortega; (ii) a fojas 651, el Sr. Sergio Huerta Gómez; y, (iii) a fojas 742, el Sr. José Luis Lima Reina.

9.2. Por parte de las requeridas comparecientes a fojas 120 declararon como testigos en el Exhorto Rol N° 214-13: (i) el Sr. Víctor Medina Díaz; (ii) el Sr. Pablo Pizarro Vargas; y, (iii) el Sr. Erwin Jara Álvarez.

10. Exhibiciones de documentos:

10.1. A solicitud de la FNE, exhibieron documentos las requeridas comparecientes a fojas 120.

11. Absolución de posiciones

11.1. A solicitud de la FNE, absolvieron posiciones los Sres. Carlos Ramírez y Abner Benítez, según consta en el Exhorto Rol N° 214-13, del Primer Juzgado Civil de Valdivia. Adicionalmente, con fecha 8 de julio de 2014, este Tribunal accedió a la petición de la FNE y, aplicando el apercibimiento establecido en el artículo 394° del Código de Procedimiento Civil, tuvo por confeso de los hechos categóricamente afirmados en los respectivos pliegos de posiciones a los Sres. Garnica, Lagos y Vidal.

12. A fojas 1062, con fecha 4 de julio de 2014, la FNE presentó observaciones a la prueba rendida en autos.

13. A fojas 883, con fecha 7 de mayo de 2014, el Tribunal ordenó traer los autos en relación y se fijó la fecha para la audiencia de vista de la causa, la que se efectuó el día 9 de julio de 2014.

Y CONSIDERANDO:

Primero. Que, como se ha señalado en la parte expositiva de esta sentencia, la FNE acusó a las 10 líneas de taxibuses de la ciudad de Valdivia y a la Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de haber vulnerado el artículo 3° del D.L. N° 211, al celebrar un acuerdo destinado a fijar los precios de las tarifas a público desde el año 2008 hasta la fecha de dicho requerimiento, restringiendo, impidiendo y entorpeciendo con ello la competencia en el mercado de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Valdivia. Este acuerdo habría sido celebrado el día 27 de mayo de 2008 en el marco de una reunión

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

extraordinaria de la AGETV. Su consecuencia directa habría sido un alza de las distintas tarifas cobradas a público, las que habrían subido desde \$300 a \$350 en el caso de los pasajeros adultos, desde \$120 a \$140 para estudiantes de enseñanza media y desde \$130 a \$170 para estudiantes de educación superior. La FNE argumentó que posteriormente, el día 8 de abril de 2011, habría sido acordada una nueva alza de tarifas al interior de la AGETV, aumentando por segunda vez el pasaje adulto en \$50, llegando, por tanto, la tarifa a \$400. En los casos de los pasajes de estudiantes -incluyendo educación media y superior-, el valor de los mismos quedó en la suma de \$130, como consecuencia del compromiso previo de las requeridas con la autoridad regional de transporte de fijar dichas tarifas por un monto equivalente a un 33% de la tarifa adulto, todo ello con ocasión de la entrada en vigencia de la Ley N° 20.378 en el año 2009 que creó un subsidio nacional para el transporte público de pasajeros;

Segundo. Que las requeridas, al contestar el requerimiento de la FNE, han sostenido diversas versiones sobre los hechos de los que se les acusa y su participación en los mismos;

Tercero. Que las requeridas comparecientes a fojas 120, solicitaron la absolución de las acusaciones que les formulara la FNE, expresando que no se han coludido para fijar las tarifas ni han realizado conducta alguna atentatoria de la libre competencia. En particular, señalaron que el alza de tarifas se habría producido en todo el país y que “*obedece a parámetros técnicos y objetivos*” que encontrarían su causa en el aumento de sus costos de producción, en especial el costo del petróleo. Asimismo, indicaron que las tarifas para adulto que cobran algunas líneas -específicamente las Líneas N° 9, 16 y 20- son diferentes, por lo que mal podría existir la colusión imputada por la FNE. Además, sostuvieron que no se configuraría el tipo legal de colusión establecido en la letra a) del artículo 3° del D.L. N° 211, ya que ellas no serían competidoras pues servirían distintos recorridos. Por último, afirmaron que no tendrían poder de mercado, porque éste estaría disciplinado por los taxis colectivos, quienes serían competidores de cada una de las líneas requeridas, por lo que un acuerdo de carácter colusivo debiera necesariamente celebrarse con estos últimos;

Cuarto. Que, por su parte, la AGETV alegó que las conductas reprochadas por la FNE en su requerimiento se encontrarían prescritas, toda vez que el acuerdo se produjo el año 2008 y, en consecuencia, habrían transcurrido los dos años establecidos en el antiguo texto del artículo 20° del D.L. N° 211, que sería la norma relevante aplicable en la especie. Además, la AGETV sostuvo que,

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

dadas las características especiales y las imperfecciones del mercado de transporte de pasajeros, la legislación de libre competencia debiera ser aplicada “*con ciertos matices*”. Por último, expresó que los precios por los servicios de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Valdivia “*jamás han dependido en parte alguna, ni directa ni indirectamente, ni mediata ni inmediateamente*” de esta asociación gremial, agregando que sería imposible adoptar algún acuerdo de precios en el seno de dicha asociación porque los mismos sólo pueden tomarse por las líneas, en circunstancias que la AGETV reúne sólo a los dueños de los vehículos y no a las empresas –sociedades anónimas- que administran las distintas líneas;

Quinto. Que, por último, Transportes Lourdes y Transporte Libertad reconocieron que efectivamente el año 2008 las empresas de taxibuses habrían acordado subir uniformemente los precios de los pasajes y que a mediados del año 2011 estos últimos habrían sido ajustados al alza, pero señalaron también que dicho acuerdo “[...] *no se produjo en las circunstancias y de la manera relatada por la FNE*”, por lo que estas requeridas no habrían cometido ningún ilícito anticompetitivo al no configurarse los presupuestos de la colusión. Para estos efectos, explicaron cómo se organiza la industria, expresando que los precios son fijados por las sociedades anónimas que administran las líneas, pero que el servicio y sus costos son absorbidos por los dueños de los buses. Debido a que las alzas de costos deben ser soportados por los propietarios de los buses, éstos habrían discutido en el seno de la AGETV dicha situación y, posteriormente, los representantes de la referida asociación gremial habrían pedido a las sociedades administradoras de los recorridos convenir en un alza del precio de los pasajes que les permitiese superar la situación generalizada de déficit operacional de los propietarios de los buses. El alza se habría hecho efectiva a partir de septiembre del año 2008. Afirmaron que no habría un ilícito contrario a la libre competencia porque no se causó ningún perjuicio ilegítimo a los consumidores, pues el alza acordada sólo habría tenido el objeto antes indicado. Por último, también sostuvieron que no podría haber colusión porque las empresas requeridas no compiten entre sí, ya que sus recorridos “[...] *no son similares ni poseen tramos relevantes en que realicen el mismo recorrido*”;

Sexto. Que atendido lo expuesto en la contestación de la AGETV, previo al análisis de la prueba rendida en autos sobre la veracidad o no de las conductas imputadas por la FNE a las requeridas, es necesario resolver la alegación relativa a la aplicación del D.L. N° 211 en este mercado. En cuanto a la

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

excepción de prescripción extintiva de la acción y a la defensa relativa a que los acuerdos adoptados al interior de la AGETV, de haber existido, no habrían tenido efectos en la competencia, pues en la asociación participarían los dueños de los taxibuses y no las sociedades anónimas dueñas de las líneas, que serían quienes tendrían la capacidad de fijar los precios, éstas se analizarán más adelante, una vez determinados los hechos de la causa;

Séptimo. Que en lo que dice relación con la aplicación del D.L. N° 211 al mercado de transporte público de pasajeros, la AGETV sostiene que el mismo tiene importantes imperfecciones y está sujeto a una elevada intervención de parte de la autoridad, por lo que no puede considerarse que en el mismo opere la libre competencia. En consecuencia, las sanciones establecidas en el D.L. N° 211 resultarían en este caso “[...] *improcedente[s] pues el mercado y la libre competencia que la determinan son inexistentes o si existen se encuentran de tal modo intervenidos y deformados que los paradigmas del caso resultan insostenibles*”. En este orden de ideas, la asociación expresa que los acuerdos de precios serían una característica de este mercado, un “[...] *efecto querido o no querido, previsto o no previsto de la normativa sectorial aplicable y de la intervención habida desde la propia autoridad estatal*”;

Octavo. Que la AGETV sostiene que el acuerdo de precios imputado por la FNE es un efecto -directo o indirecto- de la normativa sectorial que rige esta actividad. Funda esta afirmación en el hecho de que dicha normativa obligaría a los dueños de los buses a asociarse y crear estructuras societarias para poder inscribir los recorridos o líneas, por lo que los acuerdos de precios entre los competidores (dueños o arrendatarios de buses) serían inevitables. En efecto, las personas naturales o jurídicas que desean prestar servicios de transporte público de pasajeros deben inscribirse en el Registro Nacional de Servicio de Transporte de Pasajeros (en adelante “el Registro”), que lleva el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, “[...] *en que deberán inscribirse todas las modalidades de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, como, asimismo, los vehículos destinados a prestarlos*” (artículo 3° del D.S. N° 212 de dicho Ministerio);

Noveno. Que, producto de esta reglamentación, habitualmente los dueños de buses han conformado sociedades anónimas para efectos de la inscripción en el Registro a que se hace mención en la consideración precedente. Estas sociedades, como ocurre en el caso de autos con todas y cada una de las líneas requeridas, están compuestas por accionistas que pueden ser o no dueños de buses. Ellas son las que fijan las tarifas y recorridos de sus asociados, los que

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

deben luego ser informados (al igual que sus variaciones) a la autoridad, esto es, a los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes. Los dueños o arrendatarios de los buses, por su parte, son los que prestan el servicio y cobran a los usuarios finales la tarifa fijada por la respectiva sociedad, asumiendo los costos de su negocio. Sin embargo, los ingresos de las sociedades administradoras de las líneas no dependen de estas tarifas, sino de otra tarifa que se cobra a los dueños y arrendatarios de buses por los servicios de administración;

Décimo. Que en relación con esta cuestión, se debe recordar que este Tribunal en diversas oportunidades ha señalado que el D.L. N° 211 tiene un ámbito de aplicación amplio, que no admite excepciones. Así lo ha reconocido la Excm. Corte Suprema, quien ha sostenido expresamente que “[l]as normas de protección de la libre competencia son de orden público y por ende aplicables a todas las personas, naturales o jurídicas, públicas o privadas, en cuanto éstas concurren al mercado, de manera que es el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia el llamado a resolver si ha tenido lugar alguna infracción” (Sentencia de la Excm. Corte Suprema, Rol N° 6100/2010). En efecto, el hecho de que una determinada actividad económica -como lo es la prestación de servicios de transporte urbano de pasajeros- esté sujeta a regulaciones sectoriales en principio no exime, a quienes operan en esos mercados, de cumplir con las normas que protegen la libre competencia;

Undécimo. Que, por otra parte, es efectivo que esta industria presenta ciertas características especiales en la forma cómo se organizan los agentes que participan en ella, particularmente en lo que dice relación con que, a raíz de la normativa sectorial, los dueños o arrendatarios de buses han debido asociarse para poder prestar sus servicios. Sin embargo, lo relevante desde el punto de vista del derecho de la competencia es que las sociedades anónimas que se inscriben en el Registro son las que representan a los dueños de buses y arrendatarios de buses de una determinada línea y se hacen responsables del cumplimiento por éstos de la normativa aplicable, estableciendo los precios y condiciones de contratación de la línea respectiva, actuando como una sola empresa. Así, son las sociedades anónimas dueñas de las líneas los agentes económicos que compiten en el mercado del transporte de pasajeros y, por consiguiente, deben cumplir con las normas contenidas en el D.L. N° 211, tal como expresamente lo ha señalado este Tribunal en sus Sentencias N° 133/2014, N° 134/2014 y N° 136/2014. Sostener lo contrario implicaría que los distintos dueños y arrendatarios de buses de una línea serían los competidores en el mercado respectivo, lo que sería

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

contradictorio con la exigencia existente para cada línea de informar un solo precio para la misma. Reafirma esto lo dispuesto en el artículo 4° del D.S. N° 212, el que establece: “[l]as personas o entidades que inscriban servicios en el Registro Nacional serán responsables de que en la prestación de éstos se cumplan todas las leyes, reglamentos, resoluciones y normas que les sean aplicables, vigentes en el presente o que se dicten en el futuro, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiere corresponderles”;

Duodécimo. Que en relación con lo dispuesto en el citado artículo, consta en autos (a fojas 14 y siguientes del Tomo I de la Investigación de la FNE, acompañada a fojas 250) que son las líneas requeridas, y no los propietarios de los buses o sus arrendatarios, las que tienen inscritos en el Registro los servicios urbanos de transporte público en la ciudad de Valdivia, por lo que son responsables y se encuentran obligadas a cumplir con todas las leyes aplicables, incluyendo, por cierto, el D.L. N° 211. Por este motivo, la alegación relacionada con una supuesta exención de este sector de la aplicación de la normativa protectora de la libre competencia no puede prosperar;

Decimotercero. Que a pesar de que el transporte urbano de pasajeros puede requerir de un cierto nivel de coordinación, lo que explica la existencia de una regulación (en este caso respecto de los tramos que sirve cada línea), ello no justifica que los agentes económicos que compiten en este mercado puedan acordar el precio a cobrar por el servicio;

Decimocuarto. Que, resuelto lo anterior, este Tribunal a continuación analizará las siguientes materias: (i) las características y condiciones de la industria y del o los mercados relevantes en los que se habrían desarrollado los hechos que motivan la presente causa, atendido que las líneas requeridas han controvertido el hecho de ser competidores; (ii) la o las normas en virtud de las cuales este Tribunal juzgará los hechos sometidos a su conocimiento; (iii) la prueba rendida en autos sobre la ocurrencia o no de las infracciones que la FNE imputó a las requeridas; y, (iv) finalmente, resolverá las defensas y excepciones a las que se hizo referencia en la consideración sexta precedente;

Decimoquinto. Que en lo que respecta al mercado relevante, cabe señalar que, a diferencia de los recientes casos de actuaciones concertadas en el transporte interurbano (Sentencias N° 134 y 136) y rural (Sentencias N° 133 y 137), este caso dice relación con el transporte de pasajeros dentro del radio de una ciudad (en este caso, Valdivia), también conocido como transporte urbano de pasajeros;

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Decimosexto. Que en este orden de consideraciones, se debe tener presente que todos los servicios de transporte público se rigen por el D.S. N° 212, cuyo artículo 1° los define como “[...] *servicios de transporte nacional de pasajeros, colectivo o individual, público y remunerado, que se efectúe con vehículos motorizados por calles, caminos y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público de todo el territorio de la República*”. En particular, su artículo 6° clasifica los servicios de transporte público en urbanos, rurales e interurbanos, siendo los servicios urbanos de transporte público de pasajeros aquellos que “*se prestan al interior de las ciudades o de conglomerados de ciudades cuyos contornos urbanos se han unido*”;

Decimoséptimo. Que, en general, en los casos de transporte urbano de pasajeros, no existe necesariamente un par origen-destino determinado para todos o la gran mayoría de los pasajeros. Esto quiere decir que aun cuando cada taxibus tenga un origen y un destino definido, los pasajeros normalmente usan estos medios de transporte para cubrir rutas intermedias, abordando el taxibus cuando éste ya ha iniciado su recorrido y descendiendo antes del término del mismo. Por esto, la pregunta relevante que se ha planteado en estos autos consiste en establecer si las distintas líneas de taxibuses presentes en la ciudad de Valdivia pueden o no ser consideradas competidoras entre sí, y, en caso de responder afirmativamente a dicha pregunta, analizar si el resto de los medios de transporte público urbano de pasajeros (en particular taxis colectivos, taxis y radio taxis) pueden ser considerados, a su vez, como competidores de los taxibuses;

Decimooctavo. Que el solo hecho de que dos o más líneas coincidan en parte de sus trayectos que conectan los puntos iniciales y finales de sus respectivas rutas no es suficiente para considerar que dichas empresas sean competidoras entre sí, pues la competencia depende fundamentalmente de la sustitución desde el punto de vista de la demanda, es decir, de la posibilidad que tienen los consumidores de sustituir el servicio de transporte que presta una línea por el de otra y de cómo esta sustitución cambia ante variaciones en los precios de estos servicios;

Decimonoveno. Que la información relativa a pares origen-destino contenida en el informe acompañado por la Fiscalía a fojas 734 y en las bases de datos de la encuesta de origen destino acompañadas a fojas 737, permite a este Tribunal concluir que la mayor parte de los pasajeros que utilizan el servicio de taxibuses en la ciudad de Valdivia no realizan el trayecto completo del taxibus, sino que lo ocupan únicamente para desplazarse entre puntos intermedios de sus recorridos.

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Esto se ejemplifica en el siguiente cuadro, que da cuenta del porcentaje de pasajeros que, en cada línea, recorrieron la totalidad del tramo que une las zonas de origen y destino de cada taxibus, ya sea de ida o de regreso;

Cuadro N° 1:
Porcentaje de pasajeros que, en cada línea, recorrieron la totalidad del tramo que une las zonas de origen y destino de cada taxibus, ya sea de ida o de regreso

Línea	Porcentaje de los pasajeros
1	5,2%
2	8,2%
3	11,2%
4	2,5%
5	1,2%
7	-*
9	0,6%
11	62,3%
14	22,2%
16	9,1%
20	5,7%

Fuente: Elaboración del TDLC a partir de la base de datos acompañada por la FNE a fojas 737, basada en la encuesta de transporte público de la ciudad de Valdivia.

*Nota: No existe información del recorrido de la Línea N° 7, por lo que no pueden ser determinadas las zonas de origen y destino.

Vigésimo. Que como se desprende de este cuadro, en la mayoría de los casos sólo un porcentaje relativamente menor del total de pasajeros transportados por cada línea va desde la zona de origen del taxibus hasta la zona de destino del mismo, con excepción de la Línea N° 11, que por iniciar o terminar su recorrido en el centro de Valdivia presenta condiciones ideales para ser utilizada en todo su trayecto. Más aun, es posible inferir que todos los porcentajes considerados en el cuadro anterior debieran incluso disminuir si se considerase una desagregación por subzonas dentro de las macrozonas de origen y de destino;

Vigésimo primero. Que en suma, dado que se trata del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Valdivia y de que el uso que le dan los pasajeros a las distintas rutas no necesariamente va desde el origen hasta el destino final, no es posible considerar cada par inicio-término de un recorrido como un mercado relevante en sí mismo.

Vigésimo segundo. Que, entonces, para resolver si las distintas líneas de taxibuses pueden ser consideradas competidoras, es importante analizar la

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

existencia de coincidencias en los trayectos que cubren las líneas de taxibuses. En este sentido, si dos o más líneas coinciden en un tramo de longitud suficiente como para que un grupo relevante de pasajeros suban y bajen del taxibus en el mismo, y si además existe evidencia de sustitución por parte de la demanda entre las diversas líneas en dicho tramo, el mismo debe ser considerado como el ámbito para determinar quiénes son competidores;

Vigésimo tercero. Que, de acuerdo con la base de datos de recorridos acompañada por la Fiscalía a fojas 737, es posible advertir la existencia de diversos puntos de la ciudad de Valdivia en que dos o más trayectos de taxibuses coinciden. Esta evidencia también ha sido mencionada en el informe económico presentado por la FNE a fojas 734, en el que se contiene un cuadro con los porcentajes de coincidencia de los recorridos, cuya información se reproduce a continuación como Cuadro N° 2;

Cuadro N° 2:
Porcentaje de superposición de los recorridos de las líneas de taxibuses en la ciudad de Valdivia, considerando el total de kilómetros que comprende cada uno

		Línea										
		1	2	3	4	5	7	9	11	14	16	20
Línea	1		14%	58%	9%	37%	-	23%	20%	15%	26%	23%
	2	20%		35%	14%	15%	-	9%	12%	14%	15%	15%
	3	51%	22%		32%	11%	-	38%	28%	22%	30%	31%
	4	7%	8%	29%		42%	-	21%	29%	33%	40%	41%
	5	27%	8%	9%	39%		-	14%	12%	20%	37%	25%
	7	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-
	9	18%	5%	33%	20%	14%	-		34%	31%	46%	46%
	11	27%	12%	42%	50%	22%	-	61%		55%	38%	38%
	14	13%	8%	22%	37%	24%	-	37%	36%		33%	33%
	16	8%	3%	11%	16%	16%	-	20%	9%	12%		98%
	20	7%	3%	12%	17%	11%	-	20%	9%	12%	99,6%	

Fuente: Elaboración del TDLC a partir de la información contenida en el informe económico presentado por la FNE a fojas 734, cuadro N° 3.

El destacado corresponde a aquellas líneas de taxibuses cuyos recorridos coinciden en al menos un 35% del total de kilómetros del recorrido determinado para las líneas de taxibuses que se muestran en las filas.

Vigésimo cuarto. Que de este cuadro se desprende que respecto de todas las líneas de taxibuses existe al menos otra que coincide con su recorrido en un tramo relevante -superior al 35% del mismo-, información que concuerda con otras pruebas presentadas en autos. Así, por ejemplo, los representantes legales de Transportes Lourdes y Transportes Libertad señalaron que “[...] las líneas

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

presentan cercanía y/o superposición en distintas secciones de sus recorridos, en especial en lo que respecta a tramos del sector céntrico de la ciudad de Valdivia y a sus principales avenidas” (fojas 394), pasando luego a detallar tales superposiciones. Asimismo, el testigo de la Fiscalía Sr. Víctor Manuel Huerta Gómez señaló que “[...] *todas ellas [las líneas de taxibuses] concurren y prácticamente las 10 líneas, a ver, en este caso son 8 de las 10 líneas, circulan por el centro de Valdivia a través de la calle Picarte y Avenida Alemania y ahí se juntan todas*” (fojas 672);

Vigésimo quinto. Que, adicionalmente, los porcentajes de superposición -en kilómetros- de los recorridos de las diversas líneas de taxibuses calculados en el Cuadro N° 2 precedente, establecen el mínimo grado de superposición efectiva que existe entre dichos recorridos, pues sólo consideran los traslapes directos entre las rutas, sin contabilizar aquellas situaciones en que los taxibuses pasan por calles aledañas o cercanas. En este sentido, el testigo de la Fiscalía, Sr. José Luis Lima Reina, autor del informe económico acompañado a fojas 734, declaró ante este Tribunal, que “[...] *cada línea tenía al menos una o dos líneas que en las cuales el grado de superposición era mayor al 35% y solamente considerando las calles o los recorridos en que exactamente coincidían los trazados, sin considerar trazados que van en forma paralela*” y que, si se incluyeran las coincidencias en calles paralelas “[...] *a similitud de los trazados sería mayor*” (fojas 757 y 758);

Vigésimo sexto. Que establecida la existencia de superposición parcial de los recorridos de las diversas líneas de taxibuses, ello no es condición suficiente para poder considerarlas como competidoras, pues, de acuerdo con lo sostenido en la consideración decimoséptima, resta verificar aún la existencia de sustitución por parte de la demanda entre éstas;

Vigésimo séptimo. Que del análisis del referido informe económico y sus bases de datos acompañadas a fojas 737 -documentos no objetados en autos-, se desprende que para la mayoría de los pares origen-destino cubiertos por una determinada empresa de taxibuses existen distintas líneas que pueden ser utilizadas alternativamente por los pasajeros. El Cuadro N° 3 que sigue -basado en la información del cuadro que rola a fojas 718 del informe económico antes citado- muestra tales alternativas para diversos pares origen-destino. Este cuadro fue elaborado sobre la base de encuestas hechas a los propios pasajeros, quienes informaban su procedencia y destino al encuestador, quien identificaba las zonas y la línea de taxibus que utilizaban;

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Cuadro N° 3:
Porcentaje de los pasajeros, dentro del total que realizan un viaje con un origen y destino determinado, movilizados por cada línea de taxibuses.

Zona		Líneas de taxibuses											Total	Total de Viajes	HHI	NEE	
Origen	Destino	1	2	3	4	5	7	9	11	14	16	20					
103	205	1%	15%	1%	19%	14%		5%		12%	27%	5%	100%	84	1.746	5,7	
205	212	1%			57%	26%	1%	1%		1%		13%	100%	110	4.140	2,4	
205	334		94%	3%		2%	1%			1%			100%	114	8.821	1,1	
205	425	5%	1%	19%	1%	3%	24%	13%	24%	6%		3%	100%	78	1.805	5,5	
205	429	37%				3%	22%	14%			24%		100%	87	2.615	3,8	
205	431	55%		1%		4%	2%	6%	1%		31%		100%	124	4.052	2,5	
205	432	95%				3%					1%	1%	100%	77	8.998	1,1	
205	522			1%	8%	3%	11%		48%	21%	2%	5%	100%	157	3.023	3,3	
205	523	3%	1%	7%	1%	3%	7%	38%	29%	3%	8%		100%	92	2.486	4,0	
205	620	1%		1%	22%	22%	2%		2%	6%	3%	43%	100%	188	2.861	3,5	
211	205	16%	47%	16%		5%	4%		1%	3%		8%	100%	79	2.841	3,5	
212	103		2%		12%	56%						1%	30%	100%	113	4.150	2,4
212	205	1%	6%	1%	5%	58%	1%	3%	1%			1%	22%	100%	98	3.965	2,5
334	205		93%					3%					4%	100%	76	8.750	1,1
428	103	1%				5%	1%	12%		5%	74%	2%	100%	84	5.643	1,8	
428	205	2%	2%	4%		5%	44%	27%	6%	1%	7%	2%	100%	122	2.831	3,5	
429	205	21%	1%	1%		2%	13%	44%	2%	1%	13%	2%	100%	122	2.771	3,6	
431	205	48%	1%			12%	4%	23%	1%	1%	12%		100%	190	3.125	3,2	
432	205	86%	1%	1%		11%		1%			1%		100%	145	7.555	1,3	
521	205			7%		14%	16%	3%	31%	22%		7%	100%	90	2.012	5,0	
522	205	2%	1%	0%	3%	7%	18%	1%	53%	13%	0%	1%	100%	224	3.340	3,0	
522	206				4%		12%		33%	38%	6%	8%	100%	85	2.756	3,6	
523	103				1%	14%		25%	1%	23%	34%	2%	100%	96	2.522	4,0	
523	205	2%		14%		2%	6%	57%	13%	1%	2%	3%	100%	145	3.617	2,8	
524	103	3%		4%		5%		12%			75%	2%	100%	130	5.767	1,7	
524	205			36%		3%	5%	43%	8%	1%	3%		100%	176	3.300	3,0	
524	206			33%		3%	8%	46%	3%	1%	7%		100%	76	3.324	3,0	
614	205	21%	28%	30%		2%				1%	3%	15%	100%	94	2.343	4,3	
615	103				21%	60%						2%	16%	100%	81	4.364	2,3
619	103				9%	34%		1%				4%	51%	100%	76	3.906	2,6
619	205	4%		1%	1%	33%	1%	6%	1%		1%	51%	100%	79	3.709	2,7	
620	103		1%		7%	25%		1%		14%	2%	51%	100%	110	3.438	2,9	
620	205			0%	1%	45%	3%	1%	3%	8%		39%	100%	233	3.671	2,7	
620	206		2%		11%	11%	4%			17%		54%	100%	81	3.516	2,8	

Fuente: Elaboración del TDLC a partir de la información contenida en el informe económico presentado por la FNE a fojas 734, cuadro N° 7.

Vigésimo octavo. Que puede observarse en este cuadro que, para aquellos pares origen-destino que presentaron un número de observaciones suficientemente elevado como para realizar inferencias estadísticas con un margen de error aceptable, existe -en la mayoría de los casos- dos o más empresas que son utilizadas por al menos el 15% de los usuarios para su traslado. Más aun, el número de empresas equivalentes mostrado en la última columna permite concluir que -nuevamente, en la mayoría de los casos observados- la situación de competencia para cada par origen-destino equivale a una de competencia oligopolística de al menos dos empresas de igual tamaño, existiendo, en la práctica, alternativas para los consumidores al momento de elegir su medio de transporte desde un punto específico a otro de la ciudad de Valdivia;

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Vigésimo noveno. Que el cuadro anterior no permite observar claramente cómo las decisiones de precio de una empresa pueden afectar la estrategia competitiva de todas las otras líneas de taxibuses de la ciudad de Valdivia. Para ilustrar esto, en el Cuadro N° 4 que se presenta a continuación, se utiliza la información del Cuadro N° 3, marcando con una “X” aquellas líneas que, para un determinado par origen-destino, son utilizadas por al menos un 15% de los pasajeros de la muestra;

Cuadro N° 4:
Líneas de taxibuses que transportaron al menos a un 15% del total de pasajeros encuestados para un determinado par origen-destino.

Zona		Líneas de taxibuses										
Origen	Destino	1	2	3	4	5	7	9	11	14	16	20
103	205		X		X						X	
205	212				X	X						
205	334		X									
205	425			X			X		X			
205	429	X					X				X	
205	431	X									X	
205	432	X										
205	522								X	X		
205	523							X	X			
205	620				X	X						X
211	205	X	X	X								
212	103					X						X
212	205					X						X
334	205		X									
428	103										X	
428	205						X	X				
429	205	X						X				
431	205	X						X				
432	205	X										
521	205						X		X	X		
522	205						X		X			
522	206								X	X		
523	103							X		X	X	
523	205							X				
524	103										X	
524	205			X				X				
524	206			X				X				
614	205	X	X	X								
615	103				X	X						X
619	103					X						X
619	205					X						X
620	103					X						X
620	205					X						X
620	206									X		X

Fuente: Elaboración del TDLC a partir de la información contenida en el informe económico presentado por la FNE a fojas 734.

Nota: Los cuadros marcados en gris son aquellos utilizados en el ejemplo de la siguiente consideración.

Trigésimo. Que, como se puede observar en este cuadro, no sólo existe competencia en cada par origen-destino (conclusión a la que se había arribado

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

analizando el Cuadro N°3) sino que las decisiones de precio de una empresa afectan directamente las de todo el resto de las líneas de taxibuses de la ciudad de Valdivia. Así, por ejemplo, si la Línea N° 4 decidiera bajar su tarifa, los pasajeros del par origen-destino 103-205 podrían dejar de usar la Línea N° 16, reemplazándola por los taxibuses de la Línea N° 4. Esto podría cambiar la estrategia de los taxibuses de la Línea N° 16, bajando sus precios para igualarlos con aquellos de la Línea N° 4. Sin embargo, esto repercutiría también en otros usuarios, por ejemplo, en los del par origen-destino 205-429, quienes podrían dejar de utilizar las Líneas N° 1 y 7, cambiándose a la Línea N° 16 que ahora sería más barata. Luego, esto podría cambiar las decisiones de precio de las Líneas N° 1 y 7, afectando a otros pares origen-destino y así sucesivamente hasta lograr influir en las decisiones de precios de todas las líneas de taxibuses de la ciudad de Valdivia;

Trigésimo primero. Que de este modo las decisiones de precio de una línea pueden afectar las estrategias comerciales de todas las otras líneas de taxibuses de Valdivia, incluyendo algunas líneas con las que tenga muy baja o nula superposición, de modo que una eventual coordinación en el precio entre estas líneas de taxibuses podría limitar o entorpecer la competencia en el mercado;

Trigésimo segundo. Que este resultado puede ser replicado hasta elevar a un 19% la participación de mercado mínima requerida para considerar a una línea como relevante dentro de un determinado par origen-destino. Por otra parte, entre un 20% y un 27% todas las líneas tienen al menos un competidor relevante en algún par origen-destino. Sólo al considerar un 28% o más se llega a una situación en que una línea –la número 7- no tiene competencia relevante en el par origen-destino 428-205. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que el listado de los pares origen-destino mostrados en los Cuadros N°3 y N°4 no es taxativo, y que en la práctica pueden existir otros tramos en que esta línea, o bien cualquier otra, enfrente una competencia relevante por parte de otros recorridos de taxibuses;

Trigésimo tercero. Que, como se ha dicho, en opinión de este Tribunal, el grado de superposición de los recorridos, que permite que los consumidores puedan sustituir entre las líneas de taxibuses dentro de la ciudad de Valdivia, hace que éstas efectivamente compitan por pasajeros con otras líneas en sectores específicos de dicha ciudad, y que finalmente, por transitividad, las decisiones de precios individuales de cada línea de taxibuses puedan influir en el funcionamiento y las decisiones de precios de todo el transporte público por medio de taxibuses de la ciudad;

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Trigésimo cuarto. Que, establecido entonces que las distintas líneas de taxibuses requeridas pueden ser consideradas competidores entre sí, resta todavía por analizar si los taxis particulares, radio taxis y taxis colectivos pueden ser considerados, a su vez, como competidores de los taxibuses;

Trigésimo quinto. Que, al respecto, no existe controversia en autos en orden a que atendidas las diferencias de precio entre los taxibuses y los taxis particulares o radio taxis, estos dos últimos no pueden ser considerados como sustitutos cercanos (salvo, eventualmente, respecto de trazados de muy corta longitud). En cambio, tanto la Fiscalía como las requeridas han señalado que los taxis colectivos podrían ser sustitutos de los servicios prestados por los taxibuses. Al no existir controversia al respecto, y considerando que efectivamente existe un alto grado de superposición de sus rutas con aquellas que cubren los taxibuses, se debe determinar la capacidad real que tienen estos actores de disciplinar, en la práctica, una eventual alza de precios supuestamente acordada entre los taxibuses;

Trigésimo sexto. Que en este caso no se hace necesario determinar con exactitud las participaciones de mercado de los taxibuses y taxis colectivos, toda vez que, aunque los taxis colectivos puedan disciplinar en parte a los taxibuses, esa capacidad se ve restringida tanto porque el parque de taxis colectivos ha estado legalmente congelado (Leyes N° 20.076 y 20.474), como porque, de acuerdo con la evidencia presentada en autos, fue posible dar por acreditado que en los horarios punta, los taxis colectivos solían estar utilizados al máximo de su capacidad disponible. En este sentido, el testigo de la FNE, Sr. Maximiliano Javier Karl Ortega declaró, según consta a fojas 699, que “[...] *lo que pasa es que los colectivos generalmente vienen llenos*” y que “[...] *en los paraderos, por ejemplo, del sector Regional que, digamos, es donde más voy, hay, sí. Hay fila [de espera para abordar los colectivos]*”. En consecuencia, a juicio de este Tribunal, si las requeridas actuaran coordinadamente con el fin de alzar sus tarifas, dicho acuerdo les conferiría poder de mercado, dado el bajo poder disciplinador que tendrían los taxis colectivos;

Trigésimo séptimo. Que, por otra parte, en relación con la calificación jurídica de la conducta que ha sido imputada por la Fiscalía a las requeridas, y conforme a la cual este Tribunal juzgará es necesario tener presente las siguientes consideraciones;

Trigésimo octavo. Que la Fiscalía en su requerimiento acusó a las requeridas de haber “[...] *vulnerado el artículo 3° del Decreto Ley N° 211 al celebrar un acuerdo*

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

destinado a la fijación de los precios de las tarifas a público desde el año 2008 a la fecha". Luego, al desarrollar los fundamentos de derecho de su requerimiento, expuso que aquellas habrían infringido el D.L. N° 211 al celebrar acuerdos colusorios, mencionando al efecto los requisitos que este Tribunal ha señalado como necesarios para poder calificar una conducta como tal. Por su parte, en sus defensas las requeridas argumentaron que, conforme con el artículo 3° letra a) del D.L. N° 211, para que un acuerdo pueda ser sancionado como anticompetitivo, debe ser celebrado "*entre competidores*"; y atendido que ellos no tendrían tal carácter no sería posible sancionarlos. Sobre este último punto, la FNE hizo presente, en su escrito de observaciones a la prueba, que ella "[...] *no ha requerido a las empresas requeridas de conformidad con el artículo 3 inciso 2 letra a), que es la norma que exige estar en presencia de: 'competidores', sino que ha invocado este procedimiento sosteniendo tanto en el cuerpo de su Requerimiento, como en el petitorio correspondiente, que ese H. Tribunal declare que dichas empresas han vulnerado el artículo 3 del DL 211*";

Trigésimo noveno. Que la pretensión de diferenciar el reproche de la conducta sustantiva atendiendo a una supuesta diferenciación entre lo dispuesto en el inciso primero del artículo 3° y lo indicado en el inciso segundo letra a) del mismo artículo carece de toda base jurídica. En primer término, porque de no existir un acuerdo entre competidores no existe conducta colusoria que sancionar. Por tanto, el hecho de que el acuerdo se refiera a una variable de competencia que afecte a competidores (calidad que ya ha quedado establecida para las líneas de taxibuses en las consideraciones decimoséptima a trigésimo cuarta precedentes) es esencial para efectuar un reproche en materia de colusión. En segundo término, de acuerdo al tenor literal del artículo 3°, cualquier infracción a las "letras" del inciso segundo será siempre una infracción al enunciado general del inciso primero, pues las mismas no son más que ejemplos de las conductas mencionadas en el inciso primero;

Cuadragésimo. Que, considerando que en este caso la FNE se valió de prueba obtenida mediante las facultades intrusivas reguladas en el artículo 39°, letra n), del D.L. N° 211, que establece que ellas podrán solicitarse únicamente "[...] *en casos graves y calificados de investigaciones destinadas a acreditar conductas de las descritas en la letra a) del artículo 3°*", puede concluirse que lo imputado por la misma es un acuerdo colusorio. En consecuencia, en lo sucesivo este Tribunal juzgará los hechos sometidos a su conocimiento, analizando si los mismos son susceptibles de ser calificados como tal;

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Cuadragésimo primero. Que, a continuación, este Tribunal analizará la prueba rendida en el proceso a fin de establecer la efectividad de las conductas coordinadas que se imputan a las requeridas; la participación de éstas en un eventual acuerdo de precios; y las responsabilidades que les puedan corresponder por tal participación;

Cuadragésimo segundo. Que, reiterando lo ya expuesto en esta sentencia, la FNE imputó un acuerdo de precios a las requeridas adoptado en el seno de la AGETV, que habría comenzado en mayo del año 2008, y que habría tenido un reajuste al alza el día 8 de abril de 2011, el que se habría mantenido hasta la fecha del requerimiento. En virtud de este acuerdo, las tarifas habrían subido el año 2008 desde \$300 hasta \$350 en el caso de los pasajeros adultos; desde \$120 hasta \$140 en el caso de estudiantes de enseñanza media; y desde \$140 hasta \$170 en el caso de estudiantes de educación superior. En tanto, el alza del año 2011 habría dejado dichas tarifas en \$400 en el caso de los pasajeros adultos y en \$130 en el caso de todos los estudiantes, sin distinción, atendido que había entrado en vigencia la Ley N° 20.378 que fijó dicho precio en un 33% del valor del pasaje de adulto;

Cuadragésimo tercero. Que, como también se ha mencionado, algunas requeridas negaron este acuerdo (líneas requeridas comparecientes a fojas 120) desde un principio, mientras que otras (AGETV y Líneas N° 2 y 14) lo reconocieron, pero controvirtieron las circunstancias en que el mismo se produjo;

Cuadragésimo cuarto. Que, posteriormente, todos los mencionados en este último grupo -AGETV y Líneas N° 2 y 14- alcanzaron un acuerdo conciliatorio con la FNE en el que reconocieron expresamente los hechos descritos en el requerimiento. Este acuerdo fue aprobado por este Tribunal por resolución de fecha 11 de septiembre de 2013, que rola a fojas 378. En concreto, todas estas requeridas declararon que a principios del año 2008, los socios de la AGETV acordaron hacer presente a los representantes de las empresas prestadoras del servicio de transporte urbano mayor de pasajeros de Valdivia la necesidad de aumentar las tarifas, reconociendo que en dicha asociación participan los dueños y operadores de los buses, quienes difunden sus acuerdos entre los demás operadores y los representantes legales de las Líneas. A mayor abundamiento, acompañaron a los acuerdos conciliatorios suscritos con la FNE declaraciones juradas de los representantes de las Líneas N° 2 y 14 y del Tesorero de la AGETV, en las que expusieron con mayor detalle tanto la participación de estas requeridas en tales hechos, como el número de taxibuses que operan en Valdivia

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

y sus recorridos;

Cuadragésimo quinto. Que en lo que respecta a las declaraciones juradas acompañadas con ocasión de la conciliación, a fojas 394 rola la suscrita el 14 de agosto de 2013 por los representantes de Transportes Lourdes, Sr. Juan Alberto Sanhueza Vergara, y de Transporte Libertad, Sr. Artemio Valdebenito Mercado, la que se divide en tres partes: en la primera, ambas personas señalaron el número de líneas de taxibuses que operan en Valdivia (diez) y que sus trazados o recorridos son fijados por la autoridad sectorial, indicando que éstos se superponen en distintos sectores -en especial el centro-, para lo cual detallan las calles y avenidas donde se presentaría la mayor cantidad de superposiciones; en la segunda, expresaron que la mayor cantidad de pasajeros que viajan en los taxibuses de las empresas requeridas acceden a los taxibuses en las áreas en que precisamente hay mayor superposición; y, por último, en la tercera parte ambos personeros reconocieron explícitamente que las líneas (no los propietarios u operadores de los taxibuses) concurren el año 2008 a un acuerdo para fijar las tarifas;

Cuadragésimo sexto. Que, por su parte, a fojas 396 rola la declaración jurada del Sr. Víctor René Vidal Ojeda, empresario de taxibuses que opera en la Línea N° 11 y Tesorero de la AGETV, suscrita el 14 de agosto de 2013. En esta declaración el señor Vidal dió cuenta de las participaciones que tendrían las requeridas respecto del número de pasajeros transportados diariamente y de los ingresos diarios. De acuerdo con lo declarado, tomando en consideración cualquiera de esas variables, las cuatro líneas de taxibuses más grandes serían las números tres, nueve, once y veinte, las que en conjunto sumarían cerca de un 50% del total de pasajeros transportados por taxibus en Valdivia;

Cuadragésimo séptimo. Que corresponde ahora ponderar y valorar, conforme a las reglas de la sana crítica, el mérito probatorio de tales reconocimientos de hechos y declaraciones juradas;

Cuadragésimo octavo. Que, en primer término, se debe determinar el valor probatorio de las confesiones que ha habido en autos. Al respecto, este Tribunal en su jurisprudencia ha distinguido básicamente si el reconocimiento de los hechos es prestado por todos los requeridos o demandados, o solo por parte de ellos;

Cuadragésimo noveno. Que en los casos en que todos los requeridos o demandados reconocen los hechos imputados por la FNE, este Tribunal ha tenido

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

por probado tales hechos, atendido la inexistencia de controversia a su respecto (Sentencia N° 134/2014). Por el contrario, cuando ese reconocimiento es prestado solo por parte de los sujetos pasivos, el efecto probatorio no es el mismo. En estos casos, este Tribunal ha estimado que *“la confesión de un miembro de un cartel constituye una prueba directa del acuerdo y que, desde un punto de vista procesal, cuando es usada contra los demás demandados, ha de otorgársele el valor de una prueba testimonial”* (Sentencias N° 119/2012, N° 122/2012, N° 133/2014 y N° 136/2014);

Quincuagésimo. Que, en consecuencia, los reconocimientos prestados en autos por las requeridas AGETV, Transportes Lourdes y Transportes Libertad, mediante los acuerdos conciliatorios celebrados y las declaraciones juradas acompañadas a los mismos, constituyen prueba directa de su participación en el acuerdo colusivo, pero respecto de los demás requeridos sólo puede dársele el valor de una prueba testimonial, la que se apreciará especialmente considerando la precisión y verosimilitud de la declaración y su conformidad con las restantes pruebas del proceso, a efectos de determinar si la prueba rendida en autos es suficiente para formar la convicción que este Tribunal exige en relación con la existencia del acuerdo de precios que imputa la FNE en su requerimiento;

Quincuagésimo primero. Que, al respecto, la Excma. Corte Suprema, en su sentencia dictada con fecha 7 de septiembre de 2012, al conocer los recursos de reclamación interpuestos en contra de la Sentencia N° 119/2012, señaló que “[...] *el grado de convicción que ha requerido esta Corte para sancionar un caso de colusión, es la existencia de una prueba clara y concluyente*”, lo que este Tribunal ha interpretado como tener un grado de convicción superior al de una alta probabilidad, *“pero sin exigir un nivel de certeza más allá de toda duda razonable, como se exigiría en materia penal”* (Sentencia N° 136/2014).

Quincuagésimo segundo. Que establecido entonces el grado de convicción que será necesario para dar por acreditada una conducta colusoria, corresponde valorar la prueba rendida, teniendo presente que, como ha dicho en diversas ocasiones tanto este Tribunal como la Excma. Corte Suprema, la colusión puede probarse tanto por prueba directa como indirecta;

Quincuagésimo tercero. Que, para estos efectos, en primer lugar se analizarán las actas de las reuniones de socios de la AGETV en las que supuestamente se habría acordado el alza y su posterior reajuste;

Quincuagésimo cuarto. Que a fojas 3 fue acompañada copia del acta de la

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

reunión extraordinaria de la AGETV, de fecha 27 de mayo de 2008, en la cual, de acuerdo con el requerimiento de la Fiscalía, “[...] *la totalidad de las empresas de taxibuses requeridas arribaron a un acuerdo de aumento de tarifas*”. En la parte pertinente de dicho documento se consigna lo siguiente: “[s]e habla de las tarifas y se ve que de octubre de 2004 no se alzan las tarifas y nuestros costos e insumos son demasiado altos, para así poder llegar a una mejor tarifa. Los socios opinan que no debemos depender de los colectivos y unánimemente piensan que debemos subir tarifas y tratar de conversar con los colectivos. Algunos opinan que hay que informar ya la tarifa al seremi de nuestra región Don Oscar Díaz. Se lleva a votación los \$350 o \$400. 21 socios votan [por] 350.- 24 socios [por] 400.-, después de una brebe [sic] conversación se informará \$350 medios \$140 superior \$170”;

Quincuagésimo quinto. Que el contenido de dicha acta es concordante con la versión de los hechos expuesta en el requerimiento de autos y con el reconocimiento expreso que hicieron las requeridas AGETV y las Líneas N° 2 y 14, a fojas 382 y 389 respectivamente;

Quincuagésimo sexto. Que, asimismo, los términos del acuerdo adoptado en la reunión extraordinaria de la AGETV de fecha 27 de mayo de 2008 son plenamente coincidentes con la declaración prestada ante la FNE por los Sres. Juan Ramírez Mancilla y Luis Garnica Ávila, Presidente y Tesorero respectivamente de esta asociación. Al ser consultados por las tarifas vigentes señalaron: “[e]n 2008, fue la última vez que alzamos la tarifa. Cobramos \$350.- para adultos, \$170 para estudiantes universitarios y \$140.- para enseñanza media. Los de enseñanza básica no pagan. Los factores que nos llevaron a alzar esa tarifa son los insumos, tales como la (sic) petróleo, lubricante, neumáticos, repuestos, etc.”. En el mismo sentido declaró el representante legal de la Línea N° 1, el Sr. Abner Benítez en la absolución de posiciones. Consultado específicamente (Posición N° 43 a fojas 1626 del Exhorto Rol N° 214-13, del Primer Juzgado Civil de Valdivia) si en la referida reunión de 27 de mayo de 2008 todas las líneas requeridas habían acordado conjuntamente un alza de tarifas a los ya señalados montos de \$350 pasaje adulto (alza de \$50), de \$140 pasaje estudiante enseñanza media (alza de \$20) y de \$170 pasaje estudiante educación superior (alza de \$20), respondió que “sí, puede haber sido”;

Quincuagésimo séptimo. Que, por su parte, en el Tomo II de la Investigación Rol FNE N° 1934-2011, acompañado en escrito de fojas 250, se encuentran incorporadas cartas remitidas entre junio y agosto de 2008 por las

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

líneas de taxibuses requeridas a la Seremitt de la Región de Los Ríos, informando el alza de tarifas acordado en la reunión celebrada en el seno de AGETV en mayo de dicho año. Todas esas cartas, de idéntico tenor, señalaban a la autoridad regional de transporte que las tarifas subirán a \$350 para adultos, a partir de mediados de junio de 2008;

Quincuagésimo octavo. Que en relación con el alza de tarifas del año 2011, la FNE denunció que ésta se habría propuesto por primera vez en la asamblea de la AGETV de 5 de marzo de ese año y aprobado en la reunión de la misma asociación gremial celebrada el día 8 de abril siguiente. La requirente sostuvo que dicho acuerdo habría consistido en aumentar nuevamente el pasaje adulto en \$50, quedando en un monto de \$400. Dado que en dicha época había comenzado a regir la ya citada Ley N° 20.378, el valor del pasaje para estos últimos habría quedado en \$130;

Quincuagésimo noveno. Que a fojas 3 se acompañaron copias de las actas de las asambleas de socios de la AGETV celebradas los días 5 de marzo y 8 de abril de 2011, en las que, según la FNE, se habría discutido y aprobado esta nueva alza de tarifas. Al observar cada una de ellas no aparece ningún registro sobre el acuerdo imputado por la FNE. Sin embargo, fue posible constatar que las mismas habían sido adulteradas, lo que da cuenta de una intención, prácticamente indudable, de querer esconder el verdadero contenido de dichas actas y así borrar evidencia sobre la actuación coordinada de las líneas requeridas. En efecto, gracias a un Informe Pericial Documental emitido por Policía de Investigaciones de Chile (PDI) el 24 de abril de 2012, que consta a fojas 977 del Tomo IV de la investigación de la FNE, acompañada a fojas 250, se descubrió el contenido original de dichas actas, ya que las anotaciones manuscritas fueron examinadas con luz por la PDI, advirtiendo que debajo de las capas de líquido corrector y textos borrados era posible leer las siguientes expresiones en el acta de 8 de abril de 2011: *“hace 3 años se habló que debiéramos subir las tarifas de 10 a 20 ya que si después se sube de 50 pesos esto es muy drástico para el bolsillo, su opinión es que debiera ser más lenta y más seguida”, “...subida de tarifas.....hablan sobre subida de tarifas y opinan: Sr. Bórquez por \$50; Sr. Lagos por \$30”*;

Sexagésimo. Que las actas adulteradas y periciadas por la PDI constituyen, en definitiva, una importante prueba de que en dichas reuniones se conversó, discutió y acordó subir las tarifas;

Sexagésimo primero. Que, además, la nueva alza ocurrida el 2011 es concordante con la declaración prestada ante la FNE por los Sres. Juan Ramírez

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Mancilla y Luis Garnica Ávila, ya que en la misma ambas personas señalaron que se subió la tarifa a \$400 adulto y \$130 estudiantes, y que esta última *“corresponde al 33% del adulto”*. Asimismo, el representante legal de la Línea N° 1, Sr. Abner Benítez Herrera, respondiendo las posiciones números 53 y 54 del respectivo pliego de posiciones, reconoció expresamente esta nueva alza acordada en el mes de abril de 2011;

Sexagésimo segundo. Que al igual que lo ocurrido con el acuerdo de precios celebrado en el mes de mayo de 2008, esta nueva alza de tarifas acordada en abril del año 2011 fue informada a la autoridad, según consta de los antecedentes del Tomo II de la Investigación Rol FNE 1934-2011, en particular las cartas remitidas entre el 1 y el 6 de julio de 2011 por las Líneas requeridas números 1, 2, 3, 4, 5, 9, 11 y 20 a la Seremitt de la Región de Los Ríos, las que también son de idéntico tenor, y señalan a la autoridad regional de transporte que las tarifas subirán a \$400, a partir de principios del mes de agosto de 2011. Además de estas cartas, constan otras de fines del mes de julio, de agosto y de septiembre de dicho año, en el que esas mismas Líneas y la Línea N° 16 informan a dicha autoridad de esta alza, esta vez a un precio distinto pero muy cercano a los \$400;

Sexagésimo tercero. Que las referidas comunicaciones sobre modificaciones a las tarifas informadas a la autoridad de transporte regional, todas ellas levemente superiores a los \$400 constituyen, a juicio de este Tribunal, otro indicio de la actuación coordinada, tanto por lo inusual de la práctica como por la oportunidad en que fueron realizadas (sólo días después de que funcionarios de la Fiscalía se constituyeran en Valdivia para tomar declaración al Presidente y al Tesorero de la AGETV). Además, las Líneas N° 2 y 14 expresamente reconocieron en su contestación, que era *“[...] efectivo que, con evidente torpeza e incluso un poco de ignorancia, mis representadas pudieron intentar ocultar la existencia del acuerdo informando al SEREMITT una rectificación de tarifas ello producto de una sobrerreacción ante la investigación iniciada por la FNE y la presión mediática que se produjo en Valdivia al conocerse la misma”*;

Sexagésimo cuarto. Que, por lo tanto: (i) el reconocimiento de los hechos efectuados por las requeridas AGETV, Transportes Lourdes y Transporte Libertad, en las conciliaciones parciales celebradas con la FNE; (ii) las declaraciones juradas acompañadas a fojas 394 y 396; (iii) las actas de la AGETV de fechas 27 de mayo de 2008, 5 de marzo de 2011, 8 de abril de 2011 y 25 de junio de 2011; (iv) el Informe Pericial Documental emitido por la Policía de Investigaciones que da cuenta del verdadero contenido de las citadas actas de 2011 de la AGETV; (v) la

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

declaración prestada por el Presidente y el Tesorero de AGETV a la FNE en Valdivia el día 20 de julio de 2011; (vi) los hechos reconocidos tanto por el Sr. Abner Benítez Herrera, representante legal de la Línea N° 1, en la diligencia de absolución de posiciones, como por los representantes legales Sres. Óscar Vidal Palma, Nelson Lagos Solís y Luis Garnica, a quienes por resolución de 8 de julio de 2014, se les tuvo por confesos respecto de todos los hechos asertivamente preguntados por la FNE; y, (vii) las comunicaciones enviadas por los representantes de las líneas de taxibuses a la Seremitt, informando del alza de las tarifas; constituyen, a juicio de este Tribunal, prueba suficiente para dar por acreditado el hecho de que las requeridas acordaron un alza conjunta de la tarifa del servicio de transporte en taxibuses en las ciudad de Valdivia en mayo del 2008, la cual se habría mantenido hasta principios de julio de 2011, fecha en que ellas habrían acordado una nueva alza conjunta de dichas tarifas;

Sexagésimo quinto. Que establecidos los hechos y acreditada la existencia de un acuerdo entre las requeridas a efectos de subir los precios de las tarifas de los taxibuses, este Tribunal resolverá a continuación la excepción de prescripción interpuesta por la AGETV y luego las alegaciones en orden a que los acuerdos adoptados al interior de la asociación gremial no habrían tenido efectos en la competencia;

Sexagésimo sexto. Que la excepción de prescripción alegada por la asociación gremial se funda en que el requerimiento acusaría un supuesto cartel formado con fecha 27 de mayo de 2008, de modo que, a su juicio, a esa fecha es la que debería estarse para todos los efectos legales y, en consecuencia, el plazo de prescripción debería contarse a partir de ese momento. Considerando que, de acuerdo con la redacción del artículo 20 del D.L. N° 211 vigente al momento de ocurrir los hechos, este plazo era de dos años contados desde la ejecución de aquellos, concluye la asociación que la acción de la FNE se habría encontrado prescrita al momento de haberle sido notificado el requerimiento (3 de enero de 2013);

Sexagésimo séptimo. Que, en opinión de la AGETV, la prescripción en esta materia debería comenzar a contarse desde el momento en que comienza a ejecutarse el acuerdo anticompetitivo. Además, sostiene que, conforme con lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley sobre Efecto Retroactivo de las Leyes, el favorecido por la prescripción podría escoger a su voluntad entre la ley vigente al momento de iniciar la ejecución del acuerdo y aquella vigente al momento de interponerse el requerimiento.

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Sexagésimo octavo. Que, en todo caso, la AGETV no cuestiona que la colusión imputada por la FNE constituya, de ser efectiva, una única actuación anticompetitiva imperante desde el año 2008, sino que controvierte tanto el momento a partir del cual debe contarse el plazo de prescripción de la acción interpuesta en su contra (mayo de 2008), como la norma aplicable en el caso *sublite* (artículo 20 inciso tercero del D.L. 211 de acuerdo con la redacción de la Ley N° 19.911);

Sexagésimo noveno. Que entonces, para resolver esta excepción, este Tribunal deberá en primer término determinar el momento a partir del cual se debe empezar a contar el plazo de prescripción en los casos de colusión; y, luego, definir cuál será la ley aplicable a efectos de determinar el plazo necesario para que una determinada conducta pueda considerarse como prescrita;

Septuagésimo. Que, respecto de lo primero, este Tribunal estima que los acuerdos entre competidores deben ser concebidos como una única actuación anticompetitiva y no como conductas de ejecución instantánea, lo que se debe a que ellos responden a lo que la doctrina ha calificado como “conductas de ejecución permanente”, esto es, *“aquellas en que existen simultánea o sucesivamente varias acciones distintas a las que la ley cubre con un tipo único, manteniéndose la infracción hasta que el autor cambia su conducta”* (Nieto, Alejandro, *Derecho Administrativo Sancionador*, Ed. Tecnos, Madrid, 2005, p. 544). Este criterio ha sido seguido por este Tribunal en sus sentencias N° 57, 133 y 139, entre otras;

Septuagésimo primero. Que la calificación de la colusión como una conducta permanente es relevante para determinar el momento a partir del cual comienza a correr el plazo de prescripción. Tal como ha señalado la jurisprudencia de este Tribunal, en estos casos el cómputo del plazo comienza a correr solo una vez que se concluyen o cesan los actos materiales que constituyen la conducta reprochada; es decir, *“[...] mientras permanezca la voluntad común de sostener el acuerdo debe entenderse que éste está siendo ejecutado -esto es, debe necesariamente entenderse que tal acuerdo aun existiría- y que, por lo tanto, no habría empezado a correr a favor de quien eventualmente lo hubiere cometido el plazo de prescripción extintiva que fuere aplicable”* (Sentencia N° 133/2014, consideración cuadragésimo segunda);

Septuagésimo segundo. Que, atendido lo anterior, corresponde entonces determinar cuándo habría ocurrido el último acto material de la conducta reprochada por la FNE. De acuerdo con lo señalado en la consideración

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

sexagésimo cuarta, se encuentra acreditado que las requeridas acordaron subir las tarifas de los taxibuses. Así, se acreditó que las requeridas primero alzaron sus tarifas en mayo de 2008, y luego en junio de 2011 acordaron alzarlas nuevamente, sin que exista evidencia de que haya terminado el acuerdo con posterioridad. En este sentido, la FNE indica que el cartel se habría iniciado con fecha 27 de mayo de 2008, fecha en que las empresas requeridas habrían acordado subir las tarifas en el marco de una reunión de la AGETV, y “*se mantendría vigente hasta la actualidad*”. La AGETV y las Líneas N° 2 y 14, por su parte, al celebrar los acuerdos conciliatorios parciales con la FNE a los que se hizo referencia en la parte expositiva de esta sentencia (punto 5 de los vistos) y en las consideraciones cuadragésima cuarta y quincuagésima, reconocieron “[...] *la efectividad de los hechos objetivos descritos en el requerimiento*”, lo que implica que confesaron que el acuerdo de precios se habría mantenido vigente al menos hasta la fecha de interposición del requerimiento (12 de diciembre de 2012);

Septuagésimo tercero. Que, en lo que dice relación con la ley aplicable respecto del régimen de prescripción en casos de carteles en que haya habido dos o más leyes aplicables durante su vigencia, debe estarse a lo resuelto recientemente por este Tribunal, en el sentido que “*el régimen de prescripción aplicable no puede ser otro que el que contempla dicho cuerpo legal [el vigente al momento del término de la conducta], el que, para el caso de la colusión, es de cinco años, contados desde ‘la ejecución de la conducta’, teniendo presente que para el caso de la colusión ‘el cómputo de la prescripción no se iniciará mientras se mantengan en el mercado los efectos imputables a la conducta objeto de la acción’ (art. 20, incisos 3° y 4°)*” (Sentencia N° 139/2014, consideración tricentésima decimoquinta);

Septuagésimo cuarto. Que, en consecuencia, atendido que: (i) el plazo de prescripción es de cinco años; (ii) al menos, a la fecha de interposición del requerimiento (12 de diciembre de 2012) no había cesado el acuerdo, según se estableció precedentemente; y, (iii) las notificaciones del requerimiento se produjeron entre los días treinta y uno de diciembre de 2012 y 7 de enero de 2013; es posible concluir que en ningún caso ni respecto de ninguna de las partes requeridas se había cumplido el plazo de prescripción extintiva en su favor, por lo que la excepción de la AGETV interpuesta en este sentido será rechazada en lo dispositivo de la presente sentencia;

Septuagésimo quinto. Que en todo caso y a mayor abundamiento, aun de considerarse como ley aplicable la del antiguo texto del D.L. N° 211, antes de la

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

reforma introducida por la Ley N° 20.361 de 2009, la conclusión no variaría, ya que igualmente los hechos imputados por la FNE no se encontrarían prescritos;

Septuagésimo sexto. Que, por otra parte, la alegación tendiente a acreditar que los acuerdos adoptados al interior de la AGETV, de haber existido, no habrían tenido efectos en la competencia, se fundamenta en que la referida asociación estaría formada por los dueños u operadores de los taxibuses y no por las sociedades anónimas dueñas de las líneas, que serían quienes tendrían la capacidad de fijar los precios o tarifas y en contra de quienes está dirigido el requerimiento de autos y, en consecuencia, “[...] *no pudo tomarse ni se tomó ningún acuerdo de precios pues ello no era posible. Los precios sólo los toman, los fijan, los designan los que tienen el poder real y jurídico para ello; las Líneas*”;

Septuagésimo séptimo. Que, sin embargo, la prueba presentada en autos, en lugar de confirmar el argumento de las requeridas, demuestra que la distinción entre operadores de taxibuses y representantes de las líneas al interior de la AGETV es difuso y que, en cualquier caso, no es efectivo que las líneas no participaran de las reuniones que se llevaron a cabo en dicha asociación los días 27 de mayo de 2008 y 5 de marzo, 8 de abril y 25 de junio de 2011, en las que se habrían acordado las alzas de tarifas señaladas;

Septuagésimo octavo. Que, en primer término, prueba lo anterior la propia declaración ante la FNE de los Sres. Juan Ramírez Mancilla y Luis Garnica Ávila, quienes al explicar cómo se componía la referida asociación, señalaron que “[...] *as 10 líneas de taxibuses de Valdivia*” formaban parte de ésta, identificando acto seguido a los representantes de cada línea que participan en la AGETV (Tomo I de la Investigación Rol FNE N° 1934-2011, foja 152). Asimismo, el Sr. Abner Benítez Herrera, al ser preguntado en la diligencia de absolución de posiciones sobre si era efectivo que los representantes de las líneas eran miembros de la AGETV, respondió “*lo que pasa es que toda la información de seremía, fenabus, Carabineros, Municipalidad, etc., llega a la Asociación y ellos la distribuyen a las empresas a través de sus representantes legales que participan en la Asociación*”;

Septuagésimo noveno. Que en el mismo sentido declaró el Sr. Víctor Leonardo Medina Díaz, representante por más de diez años de la Línea N°7, quien si bien señaló que la AGETV estaba compuesta por los socios dueños de buses y no por las líneas, contrainterrogado sobre si los representantes de las líneas de taxibuses de Valdivia asistían a las reuniones de la asociación, contestó “[...] *í, tengo entendido que sí*”, expresando más adelante que las decisiones adoptadas dentro de la asociación respecto de las tarifas se aplican en las líneas “*puesto que los*

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

costos que significa la operación del transporte de pasajeros costos (sic) que son muy similares para todas las líneas excepto la N° 20" (a fojas 512);

Octogésimo. Que, a su vez, confirma lo anterior el reconocimiento prestado por la AGETV, Transportes Lourdes y Transporte Libertad quienes, al celebrar los acuerdos conciliatorios, declararon que en el seno de dicha asociación efectivamente participan dueños de taxibuses y operadores del servicio de transporte, quienes difundirían y comunicarían los acuerdos adoptados a los representantes legales de las Líneas. A este reconocimiento general se suma lo confesado en la declaración jurada de fojas 394, en la que los representantes de las Líneas números 2 y 14 señalaron que “[l]as líneas a las que representamos concurrieron el año 2008 a un acuerdo entre todas las líneas de la ciudad de Valdivia para fijar los precios de los pasajes de los taxibuses en una cantidad única”;

Octogésimo primero. Que, por su parte, la prueba documental presentada en el proceso también confirma lo señalado en las consideraciones anteriores. En este sentido, constan en este expediente: (i) las copias del Sistema de Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros de la Seremitt de la XIV Región en los que se informan los responsables y representantes legales de cada una de las Líneas requeridas (en el Tomo I de la Investigación de la FNE, acompañada fojas 250); (ii) los registros de accionistas o socios de las Líneas N° 1, 2, 3, 4, 5, 9, 11, 14, 16 y 20 y de la línea N° 9 (en el Tomo V de la investigación de la FNE, acompañada a fojas 250); y (iii) las fotocopias del Libro de Actas de dicha asociación gremial;

Octogésimo segundo. Que analizados dichos documentos, este Tribunal concluye que era habitual que a las reuniones de la AGETV asistieran no solamente los socios u operadores de los taxibuses, sino también los representantes legales de las líneas requeridas, los que además podían ser dueños u operadores de taxibuses. En particular, al llevarse a efecto el cotejo entre los documentos que dan cuenta de quienes son los representantes legales de cada una de las líneas y el acta de la reunión extraordinaria de asamblea de socios de la AGETV, de 27 de mayo de 2008, acompañada a fojas 3, es posible advertir que los representantes de las Líneas N° 1, 2, 14, 16 y 20 asistieron a dicha reunión, aprobando los acuerdos que en la misma se adoptaron;

Octogésimo tercero. Que, en suma, a partir de lo expuesto en las consideraciones septuagésimo séptima a octogésima segunda, este Tribunal se ha formado la convicción de que en las reuniones de la AGETV participaban no

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

solamente los socios dueños u operadores de los taxibuses, sino también los representantes legales de las líneas requeridas y, por lo tanto, los acuerdos que se adoptaban en dichas reuniones sí podían ser implementados coordinadamente por las líneas de taxibuses, razón por la que esta alegación deducida será rechazada;

Octogésimo cuarto. Que, por tanto, acreditado que las alzas de tarifas ocurridas en mayo de 2008 y abril de 2011 fueron producto de un actuar coordinado de las requeridas, y que éste no solo tenía la potencialidad de producir efectos en la competencia, sino que efectivamente los produjo -atendida la implementación por parte de las requeridas de los acuerdos adoptados-, es que este Tribunal sancionará a todas las requeridas con una multa cuya determinación se efectuará en las consideraciones que siguen;

Octogésimo quinto. Que para los efectos de determinar el monto de la multa que se impondrá a las requeridas por las conductas acreditadas en este proceso, y de acuerdo con lo dispuesto en el inciso final del artículo 26° del D.L. N° 211, se considerarán, entre otras circunstancias, la gravedad de la conducta, el beneficio económico obtenido con motivo de la infracción, la calidad de reincidentes de los infractores y la colaboración que hubieren prestado las requeridas en la investigación. Además, en este caso, este Tribunal considerará también para estos efectos los acuerdos conciliatorios alcanzados por algunas de las partes con la Fiscalía;

Octogésimo sexto. Que, en primer lugar y como ha dicho este Tribunal en sentencias anteriores, en general la colusión es la infracción más grave en contra de la libre competencia;

Octogésimo séptimo. Que, enseguida, en relación con el beneficio económico obtenido con motivo de la infracción, se debe tener presente que el acuerdo colusorio duró, al menos, cuatro años. En el expediente no se encuentra información completa de los ingresos y utilidades para todas las requeridas durante todos los años que duró la conducta imputada. En efecto, en la investigación de la Fiscalía acompañada a fojas 250 de este expediente se encuentra, entre otra, la información de los ingresos de todas las requeridas relativa al año 2009, único año para el que se dispone de información completa. Esa información, que es resumida en el Cuadro N° 6 de las observaciones a la prueba de la FNE a fojas 1129, muestra que los ingresos de las requeridas para dicho año fluctuaron entre \$250 y \$700 millones, aproximadamente. Este Tribunal considerará esta información para fijar las multas y, adicionalmente, que se han

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

presentado antecedentes relativos a las alzas de costos para las requeridas (a fojas 382 y 422) que permiten inferir que igualmente se habría producido un alza de precios en este mercado, aunque de una magnitud menor y en una oportunidad posterior;

Octogésimo octavo. Que en cuanto al carácter de reincidentes de las requeridas, no constan antecedentes de sanciones aplicadas con anterioridad a las mismas en esta sede, por lo que no puede calificárselas como tales. En lo que respecta a la colaboración prestada por alguna de las partes a la FNE durante su investigación, no consta en el proceso la misma, por lo que tampoco se verá considerado este elemento al momento de determinar la multa;

Octogésimo noveno. Que, por último, este Tribunal considerará especialmente al momento de fijar las multas, las conciliaciones alcanzadas por la AGETV y las Líneas N° 2 y N° 4 con la FNE, por cuanto en virtud de la misma reconocieron los hechos, acompañaron documentos relevantes para la decisión de la presente causa y renunciaron a algunos derechos procesales, facilitando la tramitación del presente juicio;

Nonagésimo. Que por todo lo anterior, para establecer el monto de las multas, este Tribunal utilizará como base la información disponible de los ingresos obtenidos por las requeridas en el año 2009, y fijará prudencialmente los montos de las multas que impondrá a las líneas requeridas en aproximadamente un 1% de tales ingresos. De este modo, se impondrá una multa de 10 UTA a cada una de las requeridas Línea N° 1, Línea N° 4 y Línea N° 5; y de 15 UTA a cada una de las requeridas Línea N° 3, Línea N° 9, Línea N° 11, Línea N° 16 y Línea N° 20;

Nonagésimo primero. Que respecto de las Líneas N° 2 y N° 14, atendidas las conciliaciones alcanzadas con la Fiscalía, se les condenará a cada una al pago de una multa correspondiente a la mitad de la que este Tribunal les habría aplicado de no haber conciliado, esto es, 5 UTA para la requerida Línea 2 y 2,5 UTA para la requerida Línea 14, lo que equivale a un tercio de la pretensión punitiva pedida por la Fiscalía en el acuerdo conciliatorio con estas partes,;

Nonagésimo segundo. Que respecto de las sanciones solicitadas para la AGETV, este Tribunal rechazará la solicitud de disolución de la misma, toda vez que las medidas procompetitivas a las que se comprometió con la Fiscalía -en particular el programa de cumplimiento y la adecuación de sus estatutos a la guía sobre asociaciones gremiales de dicha entidad-, a juicio de este Tribunal, ayudarán a evitar futuras conductas anticompetitivas que pudiesen ocurrir en su

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

interior. Por otra parte, para los efectos de determinar la multa aplicable a esta requerida, este Tribunal, siguiendo el mismo criterio establecido en la consideración anterior, la condenará al pago de una multa que ascenderá a un tercio de la pretensión punitiva pedida por la Fiscalía en el acuerdo conciliatorio suscrito con esta asociación gremial, esto es, 10 UTA;

Y TENIENDO PRESENTE lo dispuesto en el artículo 1°, 2°, 3° y 26° del D.L. N° 211, **SE RESUELVE**,

- 1) RECHAZAR** la excepción de prescripción extintiva de la acción;
- 2) ACOGER** el requerimiento de fojas 3 interpuesto por la Fiscalía Nacional Económica en contra de Sociedad de Transportes Línea Uno Collico S.A. (“Línea N° 1”); Transporte Comercial Laurel Sur S.A. (“Línea N° 3”); Empresa de Transportes Regional Sur S.A. (“Línea N° 4”); Transportes Regional Corvi S.A. (“Línea N° 5”); Empresa Transportes de Pasajeros Río Cruces N° 9 S.A. (“Línea N° 9”); Empresa de Transportes Línea Once S.A. (“Línea N° 11”); Sociedad de Transportes Austral Sur-Oeste S.A. (“Línea N° 16”); Sociedad de Transportes Regional S.A. (“Línea N° 20”); Empresa de Transportes Lourdes S.A. (“Transportes Lourdes” o “Línea N° 2”); Sociedad de Transportes Libertad S.A. (“Transportes Libertad” o “Línea N° 14”); y, la Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de Valdivia (“AGETV”), declarando que dichas empresas y asociación gremial han participado en un acuerdo para alzar el precio de los pasajes de sus servicios de transporte urbano en la ciudad de Valdivia a partir del mes de abril de 2008, en infracción del artículo 3° del D.L. N° 211;
- 3) IMPONER** a cada una de las empresas Transporte Comercial Laurel Sur S.A. (“Línea N° 3”); Empresa Transportes de Pasajeros Río Cruces N° 9 S.A. (“Línea N° 9”); Empresa de Transportes Línea Once S.A. (“Línea N° 11”); Sociedad de Transportes Austral Sur-Oeste S.A. (“Línea N° 16”); y, Sociedad de Transportes Regional S.A. (“Línea N° 20”), una multa a beneficio fiscal ascendente a 15 Unidades Tributarias Anuales;
- 4) IMPONER** a cada una de las personas jurídicas Sociedad de Transportes Línea Uno Collico S.A. (“Línea N° 1”); Empresa de Transportes Regional Sur S.A. (“Línea N° 4”); Transportes Regional Corvi S.A. (“Línea N° 5”); y Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de Valdivia (“AGETV”), una multa a beneficio fiscal ascendente a 10 Unidades Tributarias Anuales;

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

- 5) IMPONER** a Empresa de Transportes Lourdes S.A. (“Transportes Lourdes” o “Línea N° 2”), una multa a beneficio fiscal ascendente a 5 Unidades Tributarias Anuales;
- 6) IMPONER** a Empresa de Sociedad Transportes Libertad S.A. (“Transportes Libertad” o “Línea N° 14”), una multa a beneficio fiscal ascendente a 2,5 Unidades Tributarias Anuales; y,
- 7) NO CONDENAR** en costas a las requeridas por haber tenido motivo plausible para litigar.

Se previene que el Ministro Sr. Tapia, estuvo por imponer multas superiores y medidas adicionales a las determinadas por la sentencia, en atención a las siguientes consideraciones:

- 1.** En su opinión, los siguientes factores son los que deben ser ponderados a efectos de fijar el monto de las multas en el presente caso: (i) las ganancias sobrenormales -esto es, sobre las que se hubiesen generado bajo una situación de competencia- por línea estimadas en el informe económico acompañado por la Fiscalía a fojas 734; (ii) los antecedentes de pasajeros transportados por línea indicados en las bases de datos de dicho informe; (iii) la duración del acuerdo colusorio, que se mantuvo por más de cuatro años; y, (iv) la variación del precio del petróleo en la ciudad de Valdivia, utilizando como base la información acompañada a fojas 382 por las Líneas N° 2 y N° 14.
- 2.** Respecto de este último factor, y atendido especialmente el hecho que las requeridas no entregaron información completa que permitiera efectuar un cálculo preciso del beneficio económico obtenido (debiendo haberlo hecho de acuerdo con lo ordenado a fojas 402), este Ministro estima que la variación del precio del petróleo es el contrafactual más adecuado para estimar cuánto podrían haber subido los precios de los pasajes de no haber existido el acuerdo colusorio.
- 3.** Asimismo, en relación con la duración del cartel, la consideración nonagésima de la sentencia considera los ingresos de un único año (2009) para establecer la multa. Este Ministro estima que dichos ingresos deben ser multiplicados por el número de años que se mantuvo en funcionamiento el cartel. Atendidas las restricciones de información existentes en el expediente antes mencionadas, este método resulta el más adecuado para dar cuenta de las ganancias sobrenormales obtenidas por las requeridas durante todo el período de duración del cartel.

REPUBLICA DE CHILE
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

4. Como resultado de lo anterior y no habiendo agravantes ni atenuantes que aplicar, las multas que a juicio de este Ministro correspondería imponer serían de 67,5 UTA para aquellas líneas que fueron condenadas con 15 UTA, y de 45 UTA para aquellas condenadas a 10 UTA. Estos montos resultan en todo caso menores a los solicitados originalmente en el requerimiento presentado en autos. Por último, dado que una sanción derivada del cálculo anterior implicaría imponer a las requeridas que conciliaron con la Fiscalía una multa superior a la pretensión punitiva determinada en dicho acuerdo, a estas últimas debiera serles aplicadas las multas ahí descritas, esto es, 7,5 UTA para la línea N° 14, 15 UTA para la línea N° 2 y 30 UTA para la AGETV.

5. Finalmente, el Ministro Sr. Tapia estuvo también por imponer a las empresas requeridas compareciente a fojas 120, esto es, aquellas que no conciliaron con la Fiscalía Nacional Económica, la obligación de elaborar e implementar un programa de cumplimiento de las normas de libre competencia, de iguales características y condiciones que aquellos que la AGETV y las Líneas N° 2 y 14 se obligaron a realizar como consecuencia de los acuerdos conciliatorios que alcanzaron con la FNE.

Notifíquese y archívese, en su oportunidad.

Rol C N° 244-12

Pronunciada por los Ministros Sr. Tomás Menchaca Olivares, Presidente, Sr. Enrique Vergara Vial, Sra. María de la Luz Domper Rodríguez, Sr. Eduardo Saavedra Parra y Sr. Javier Tapia Canales. Autorizada por la Secretaria Abogada Srta. Carolina Horn Küpfer.