

Santiago, veintinueve de diciembre de dos mil quince.

VISTOS:

En estos autos rol 32.149-2014, la Fiscalía Nacional Económica 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 Transporte 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") (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 Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de Valdivia ("AGETV"), por realizar conductas contrarias a la libre competencia exponiendo que celebraron un acuerdo destinado a la fijación de precios de las tarifas a público desde el año 2008 a la fecha (diciembre de 2012) 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.

Mediante presentación de fs. 120 ocho de las empresas requeridas evacuaron el traslado conferido, solicitando el rechazo del requerimiento formulado, y en subsidio la imposición de una multa menor a la solicitada por la Fiscalía.

A fojas 155 la Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de Valdivia también evacuó el indicado traslado y pidió el rechazo de la acción intentada, con costas, y en

subsidio solicitó que se rebajara sustancialmente el monto de la multa propuesta por la Fiscalía Nacional Económica.

A fs. 177 se lee la contestación de Empresa de Transportes Lourdes S.A. (Línea N° 2) y de Transportes Libertad S.A. (Línea N° 14), las que requirieron el rechazo de la reclamación, con costas.

A fojas 1182 y siguientes el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia dictó sentencia, por la que rechazó la excepción de prescripción extintiva opuesta y acogió el requerimiento interpuesto 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 Valdivia a partir de abril de 2008, en infracción del artículo 3 del Decreto Ley N° 211. En consecuencia, los sentenciadores impusieron 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.

A su vez aplicaron 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.

Enseguida sancionaron a Empresa de Transportes Lourdes S.A. ("Transportes Lourdes" o "Línea N° 2") con una multa a beneficio fiscal ascendente a 5 Unidades Tributarias Anuales.

Por último, castigaron a Sociedad Transportes Libertad S.A. ("Transportes Libertad" o "Línea N° 14") con una multa a beneficio fiscal ascendente a 2,5 Unidades Tributarias Anuales.

En contra de dicha decisión la Fiscalía Nacional Económica dedujo recurso de reclamación a fojas 1230, por el que solicitó que se enmiende la sentencia y se acoja el requerimiento de su parte íntegramente, sancionando a las Líneas N° 1 y N° 9 con una multa de 50 Unidades Tributarias Anuales; a las Líneas N° 4, 5 y 16 con una multa de 100 Unidades Tributarias Anuales y a las Líneas N° 3, 11 y 20, con una multa de 150 Unidades Tributarias Anuales, o a la cifra que esta Corte determine.

A fojas 1250 las requeridas Sociedad de Transportes Regional S.A. ("Línea N° 20"); Sociedad de Transportes Austral Sur-Oeste S.A. ("Línea N° 16"); Transportes Regional Corvi S.A. ("Línea N° 5"); Empresa de Transportes de Pasajeros Línea Once S.A. ("Línea N° 11"); Empresa de Transportes Regional Sur S.A. ("Línea N° 4"); Transporte Comercial Laurel Sur S.A. ("Línea N° 3"); Sociedad de

Transportes Línea Uno Collico S.A. ("Línea N° 1") y Empresa Transportes de Pasajeros Río Cruces N° 9 S.A. ("Línea N° 9") interpusieron recurso de reclamación, en el que solicitan que se revoque la sentencia del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y se declare que se absuelve del requerimiento a las requeridas de fojas 120, con costas. En subsidio, piden que se rebajen las multas impuestas a la suma equivalente a 2,5 Unidades Tributarias Anuales, al igual que las otras requeridas que no han recurrido del fallo.

Se trajeron los autos en relación.

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que la Fiscalía Nacional Económica funda su reclamación indicando que la sentencia impugnada no considera el beneficio económico obtenido por las requeridas durante toda la vigencia de la conducta reprochada, de manera que la multa aplicada debe ser equivalente al menos al beneficio económico obtenido con dicha infracción. Añade que, sin embargo, el fallo tan sólo considera para fijar su monto la información de ingresos del año 2009, omitiendo considerar los otros tres años de beneficios que obtuvieron por participar en el cartel, pese a que la información de los ingresos obtenidos por la prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Valdivia fue solicitada a las requeridas en forma reiterada, sin que haya sido posible su obtención. Enseguida arguye que la sentencia utiliza erróneamente supuestas alzas de costos como factor para atenuar las multas, en cuanto expone que ellas "permiten inferir que igualmente se habría producido un alza en este mercado, sin mediar colusión, aunque de una magnitud menor y en una oportunidad posterior", pues, según expone, dicho razonamiento es inconsistente con lo señalado por el mismo Tribunal de Defensa de la Libre Competencia en el

razonamiento centésimo nonagésimo sexto de la sentencia N° 133/14, el que establece que dicha circunstancia no puede constituir una excusa para que diversos competidores acuerden entre sí el precio u otras condiciones de competencia para compensar el aumento de los gastos que han debido enfrentar, criterio que habría ratificado esta Corte en los autos rol N° 5308-2012. En tercer lugar aduce que el fallo no considera el factor de disuasión de las multas a propósito del beneficio económico, toda vez que al fijar su quantum además de calcular el beneficio económico se debe considerar un porcentaje en relación al efecto disuasivo que se busca con la sanción aplicada. A continuación alega que la sanción impuesta no se condice con la gravedad de la infracción acreditada, desde que la multa máxima fijada en autos asciende a 15 Unidades Tributarias Anuales, lo que estima insuficiente e inferior a lo decidido en una causa de similares características que afectó al mercado de la locomoción colectiva urbana mayor de la ciudad de Osorno, en la que esta Corte, acogiendo la reclamación presentada por su parte, aumentó las multas impuestas a 50 Unidades Tributarias Anuales respecto de una infracción similar al caso en examen, en cuanto a la gravedad y al servicio de que se trata. Enseguida asevera que el fallo no considera el factor de duración del cartel para efectos de determinar la multa, el que se extendió por cuatro años. Luego acusa que la mala fe de las requeridas respecto de quienes solicita el incremento de la multa influyó directamente en la incorrecta determinación de su cuantía, puesto que la falta de información de precios para los años 2008, 2010 y 2011 se debió a la conducta obstruccionista de parte de las mismas Líneas 1, 3, 4, 5, 9, 11, 16 y 20, las que no acompañaron la información de ingresos solicitada insistentemente, de modo

que la no consideración en el cálculo de que se trata de esos tres años de beneficios del cartel supone un incentivo para que las empresas no entreguen de manera veraz, oportuna e íntegra la información de su negocio y con ello, además, se beneficien con menores condenas. Además, destaca que la mala fe de la conducta de las requeridas aparece también de la adulteración de las Actas de las sesiones de la Asociación Gremial con el fin de ocultar el acuerdo denunciado.

SEGUNDO: Que, a su vez, las sociedades requeridas que recurren alegan que el fallo omitió el análisis y valoración del documento electrónico referido a los recorridos de taxis colectivos y de taxibuses de la ciudad de Valdivia y las declaraciones de los testigos que menciona. Indica que el tribunal, además, no señaló por qué motivo considera o no competidores directos de los microbuses a los taxis colectivos, y agrega que, a diferencia de lo concluido por el fallo, la decisión que genera el subir el precio por un par de líneas no necesariamente produce el efecto cascada que estima el tribunal, ya que en lugar de verse afectadas por la decisión de otras que sólo les disputan un 10 o 15% de su tramo de recorrido, se ven más expuestas y afectadas por su competencia directa en el 85 ó 90% de su tramo, que les disputa la respectiva línea de colectivos. Enseguida arguye que se da valor de carácter testimonial a las declaraciones juradas acompañadas en los acuerdos conciliatorios presentados en autos lo que atenta en contra del debido proceso, pues los testigos jamás declaran por ese medio, máxime si con tal procedimiento se priva a su parte del legítimo derecho de contrainterrogarlos en defensa de sus derechos. Expone, en relación al análisis pericial de fs. 734, que no se atendió al reparo formulado por su parte, consistente en que se basa en datos del año 2002, de lo que

deduce que no contiene datos verídicos ni actuales que permitan tomar una decisión. Manifiesta enseguida, acerca de los ingresos estimados de las líneas requeridas, que una cosa son los ingresos que pueda tener una empresa y otra son las utilidades que obtenga, destacando que de la información aportada por su parte se desprende que sus representadas no tuvieron utilidades en dichos períodos. En conclusión, aduce que si bien existió un acuerdo para subir los precios en los períodos señalados, éste no es de aquellos que constituyen la colusión penada en el artículo 3 del Decreto Ley N° 211, toda vez que no fue adoptado entre "competidores", no ha afectado el mercado relevante y, además, no ha reportado beneficio económico.

TERCERO: Que al iniciar el análisis de las reclamaciones interpuestas aparece necesario consignar que a fs. 3 la Fiscalía Nacional Económica formuló requerimiento en contra de las empresas de autos por haber incurrido aquéllas en conductas contrarias a la libre competencia, vulnerando el artículo 3 del Decreto Ley N° 211, "al celebrar un acuerdo destinado a la fijación de los 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". Al respecto expone que el 27 de mayo de 2008 la totalidad de las requeridas, en el marco de una reunión extraordinaria realizada por la Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de Valdivia, habrían arribado a un acuerdo para aumentar las tarifas, el que habría significado un alza de las mismas de \$300 a \$350 en el caso de los pasajeros adultos, mientras que en el de las tarifas para estudiantes de enseñanza media y superior, habrían aumentado de \$120 y \$150 a \$140 y \$170 respectivamente. Alega que dicho

acuerdo se habría aplicado y mantenido vigente hasta el año 2011, cuando las 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 \$400" y el del pasaje para los estudiantes de enseñanza media y superior fue incrementado hasta \$130. Asevera que adoptada la decisión, entre los días 1 y 6 de junio de 2011 ocho de las diez líneas requeridas comunicaron dichas alzas a la SEREMI de Transportes de los Lagos, pese a lo cual y dado que a fines de julio de 2011 su parte tomó declaración a los representantes de la citada Asociación Gremial y de las requeridas, éstas anunciaron enseguida a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes una nueva modificación en sus precios, en cuya virtud todas cobrarían distintas tarifas máximas entre los \$400 y los \$410, a pesar de lo cual "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 estima que el mentado anuncio de tarifas disímiles tuvo por único propósito "ocultar la implementación del acuerdo de precios". Añade que ese afán de ocultamiento habría quedado en evidencia por la alteración que la AGETV habría efectuado de las actas de las reuniones celebradas el 5 de marzo, el 8 de abril y el 25 de junio de 2011, en las que se habrían insertado algunas frases que no encuadran adecuadamente con el formato y tipografía del texto, las que, luego de un peritaje, se comprobó "que ocultaban la constancia de acuerdos anticompetitivos adoptados en el seno de esa asociación gremial". A continuación subraya que el cartel se mantendría vigente hasta la actualidad. Precisa que el servicio prestado por las requeridas corresponde al de transporte público urbano de

pasajeros y arguye que el mercado de que se trata se rige por el principio de libertad tarifaria y está compuesto, en Valdivia, por la locomoción colectiva mayor, conformada por 10 líneas de taxibuses y por la locomoción colectiva menor, integrada fundamentalmente por taxis colectivos, organizados en 15 líneas, taxis libres y radio taxis en menor medida. Define el mercado relevante como el "servicio público de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Valdivia prestados (sic) por locomoción colectiva mayor y taxis-colectivos" y desde el punto de vista geográfico, sostiene que corresponde al del servicio público de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Valdivia prestado por la locomoción colectiva mayor, formada por taxibuses, y por taxis colectivos. Sobre este último punto y conforme a las características de los medios de transporte de Valdivia, distingue el servicio prestado por los taxibuses y por los taxis colectivos como un mercado diferente de aquel prestado por los taxis libres y radiotaxis, pues aquéllos deben cumplir trazados y horarios previamente definidos en tanto que los otros no tienen asociadas frecuencias, horarios ni recorridos específicos. A su vez, y en cuanto a la sustitución entre los servicios de transporte de taxibuses y taxis colectivos, desde el punto de vista de la demanda, afirma que existen factores de calidad, superposición de tramos de recorrido común y diferencias históricas en la tarifa que permiten concluir "que estos servicios son sustitutos cercanos o imperfectos" pero que forman parte del mismo mercado relevante, destacando que los taxibuses transportarían al 69% de los pasajeros, mientras que los taxis colectivos al 31% restante de los que utilizan el transporte colectivo. Consigna que existen elementos facilitadores de la conducta realizada por las requeridas,

referidos a (i) la restricción del parque automotriz de taxis; (ii) a la restricción de la capacidad vial; (iii) a la asimetría de costos para un entrante; (iv) a la exigencia de una flota mínima para el ingreso; (v) a la existencia de una asociación gremial; y (vi) al comportamiento esperado de los taxis colectivos. Estima que la conducta denunciada infringe el artículo 3 del Decreto Ley N° 211, tanto respecto de su enunciado general descrito en el inciso primero, como respecto de su letra a) y asevera que concurren todos los elementos constitutivos de la colusión. En cuanto a las sanciones hace presente la gravedad general de la colusión como conducta y el hecho que la colusión denunciada comprendería a la totalidad de las empresas de locomoción colectiva mayor en Valdivia y que el beneficio económico se extendió por más de cuatro años, motivos por los que solicita que se imponga a cada una de las líneas requeridas una multa que oscila entre las 50 y las 150 Unidades Tributarias Anuales, considerando además el efecto disuasorio que ha de generar y, respecto de la AGETV, solicita, además, la sanción de disolución.

CUARTO: Que al contestar a fs. 120, las requeridas Sociedad de Transportes Regional S.A. ("Línea N° 20"); Sociedad de Transportes Austral Sur-Oeste S.A. ("Línea N° 16"); Transportes Regional Corvi S.A. ("Línea N° 5"); Empresa de Transportes de Pasajeros Línea Once S.A. ("Línea N° 11"); Empresa de Transportes Regional Sur S.A. ("Línea N° 4"); Transporte Comercial Laurel Sur S.A. ("Línea N° 3"); Sociedad de Transportes Línea Uno Collico S.A. ("Línea N° 1") y Empresa Transportes de Pasajeros Río Cruces N° 9 S.A. ("Línea N° 9") manifiestan que no ha existido colusión ya que "no existe acuerdo escrito alguno, ni existe acuerdo con las partes integrantes del mercado relevante". Agrega que las

requeridas no tienen taxibuses propios sino que corresponden a empresas prestadoras de servicios de administración, precisando que las empresas tienen la titularidad del recorrido pero que para cumplir con las exigencias impuestas en cuanto a flota, frecuencia y recorrido, permiten a terceros extraños a la sociedad ingresar buses, de modo que bajo este modelo las empresas no perciben ingresos por transportar pasajeros, y no incide en los mismos el valor de la tarifa, ya que sus ingresos consisten en la renta que pagan los arrendatarios dueños de los buses. Luego arguyen que las alzas se encuentran justificadas por el aumento considerable de los costos de producción así como por la férrea competencia desleal que libran los taxibuses con los taxis colectivos, a lo que añaden que se trata de líneas que tienen trazados semejantes y con demanda similar, por lo que se configura un paralelismo en la toma de decisiones, que es igual para todos, ya que sus costos son homogéneos e iguales para todas. Respecto del mercado relevante distinguen dos tipos de mercados: el de los taxis básicos y radio taxis por una parte y el de los microbuses y taxis colectivos por la otra y subrayan que los microbuses no compiten entre sí sino que lo hacen con los taxis colectivos, pues los recorridos de los taxibuses tienen bajísimos grados de superposición, en tanto que el trazado del taxibús se superpone completamente con el del taxi colectivo que le compite. Acerca de los requisitos para que una conducta colusoria sea sancionada señalan que los competidores son las empresas de taxibuses con las de taxis colectivos de igual recorrido; que el acuerdo imputado no afectó de modo alguno la competencia y que el alza de tarifas no responde a un abuso de poder de mercado, sino que es consecuencia de la imperiosa necesidad de hacer frente al alza en los costos de producción. Por

último, controvierten algunas aseveraciones de la Fiscalía, afirmando que no han existido reuniones ni comunicaciones 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 y que la simultaneidad de tales comunicaciones se debe exclusivamente a que la secretaría de la asociación gremial prestaría un servicio común para todos los asociados. Piden, en consecuencia, el rechazo del requerimiento y, en subsidio, que se rebaje la cuantía de las multas para lo cual invocan 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.

QUINTO: Que, a su turno, al contestar la Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de Valdivia pidió el rechazo de la acción intentada, con costas. En subsidio, solicitó la rebaja sustancial del monto de la multa.

En primer lugar opuso la excepción de prescripción basada en que el requerimiento se funda en la existencia de un cartel formado el 27 de mayo de 2008, y de acuerdo al artículo 25 de la Ley de Efecto Retroactivo de las Leyes, la ley aplicable contempla un plazo de dos años, encontrándose prescrita la conducta, puesto que lo eventualmente ocurrido el 8 de abril de 2011 es sólo una manifestación, consecuencia o efecto del acuerdo colusorio constituido y materializado en mayo de 2008.

En subsidio, argumenta que no es efectivo que en la especie exista una infracción a lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Ley N° 211, toda vez que el servicio de que se trata se presta a través de sociedades comerciales, esto es, líneas, que no poseen vehículos propios; las líneas agrupan a micro empresarios dueños de los vehículos de transporte; las

líneas sólo son dueñas, poseedoras o tenedoras del bien raíz en que se sitúa el terminal de la misma; sus funciones básicas se refieren a labores de representación ante terceros y ante la autoridad pública, así como a funciones administrativas; y son los dueños de los vehículos quienes en definitiva prestan el servicio de transporte, recibiendo el beneficio económico derivado de la venta de pasajes. Más aún, sostiene que se le imputa una infracción que no ha realizado ni podría siquiera realizar, toda vez que los precios de las tarifas jamás han dependido de la AGETV. Así, aduce que el precio del boleto depende de la determinación de cada una de las líneas de transporte de Valdivia, las que fijan los mismos de acuerdo a parámetros y antecedentes que les son propios. Añade que las líneas se agrupan como sociedades anónimas, por lo que cada compañía que administra alguna línea de transporte de pasajeros es dominada por unos pocos dueños que prestan el servicio de transporte con vehículos ajenos, a lo que se suma que la AGETV no reúne empresas, pues ninguna de ellas participa en su seno. Explica que al interior de la Asociación Gremial pudo haberse discutido de cualquier tema, pero no pudo tomarse ningún acuerdo de precios, dado que quienes tienen la facultad jurídica de fijarlos son únicamente las líneas.

SEXTO: Que al contestar Empresa de Transportes Lourdes S.A. (Línea N° 2) y Transportes Libertad S.A. (Línea N° 14) pidieron el rechazo, con costas, del requerimiento. Al respecto señalan que no controvierten de manera genérica y total las afirmaciones fácticas realizadas por la requirente, atendido que los "hechos esenciales de este juicio ocurrieron y no tiene mucho sentido negarlos". Así, indican que es efectivo que en 2008 las empresas de taxibuses de Valdivia acordaron subir los precios de los pasajes, cuestión que

luego se repetiría en 2011 y también reconocen que es efectivo que, con evidente torpeza e incluso un poco de ignorancia, sus representadas pudieron intentar ocultar la existencia del acuerdo informando a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes una rectificación de tarifas. Sin embargo, argumentan que el acuerdo no se produjo en las circunstancias y de la manera relatada por la Fiscalía Nacional Económica, pues, según afirman, al interior de la AGETV no existe un cartel ya que ninguna de las empresas requeridas forma parte de la misma. Precisa que los ingresos operacionales de las empresas no dependen de la venta de pasajes o de la rentabilidad del servicio de transporte, y que, en cambio, los dueños de las micros son quienes absorben 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 y en este sentido aseveran que no les consta si al interior de la AGETV los propietarios de los taxibuses adoptaron algún acuerdo respecto del valor del pasaje. En cuanto al alza en las tarifas, destacan que el precio de la locomoción colectiva mayor debería ser más alto que la tarifa vigente, atendido que los actuales niveles de precios no permiten la subsistencia de los prestadores del servicio y que es en este contexto en que la Asociación Gremial pidió a las sociedades administradoras de los recorridos convenir en un alza del precio del pasaje que permitiese a la mayoría de los propietarios de buses superar la situación generalizada de déficit operacional y así convinieron hacer efectiva un alza uniforme de las tarifas a público a partir de septiembre del año 2008. Respecto del mercado relevante, señalan que las empresas requeridas no son

competidoras entre sí y que sus servicios no son sustitutos entre ellos, puesto que la única competencia se produce con la línea de taxis colectivos cuyo recorrido coincide con el de ellas, destacando que tal competencia entre buses y colectivos es totalmente asimétrica. Agregan que pese al reconocimiento de los hechos en general, en la especie no se ha verificado un ilícito anticompetitivo, puesto que no se cumplen los estándares para ello. Así, indican que el acuerdo no fue adoptado por sujetos que tengan la calidad de competidores en el mercado relevante; que tampoco existió un efecto anticompetitivo del modo exigido por el artículo 3 del Decreto Ley N° 211 y que, en cualquier caso, el acuerdo no es apto para conferir poder de mercado. En subsidio, solicitan que se tenga presente la absoluta falta de proporcionalidad y razonabilidad de las sanciones pedidas, pues no está justificada la cuantía de las multas, especialmente porque esta conducta no reportó beneficios económicos a los propietarios de las líneas, ya que de lo contrario la eventual sanción no producirá sólo el efecto disuasorio pretendido, sino que una situación de insolvencia y un efecto expropiatorio.

SÉPTIMO: Que el 16 de agosto de 2013 la Fiscalía Nacional Económica, Transportes Lourdes, Transportes Libertad y la Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de Valdivia presentaron dos propuestas de acuerdos conciliatorios parciales, uno celebrado entre la citada Fiscalía y las líneas de taxibuses requeridas y otro, entre la Fiscalía Nacional Económica y la Asociación Gremial requerida, y a fs. 363 acompañaron una adenda en la que efectuaron aclaraciones y complementaciones a sus propuestas, en cuya virtud Transportes Lourdes y Transportes Libertad por una parte, como la Asociación Gremial de Empresarios de

Taxibuses de Valdivia, por otra, reconocen la existencia de los hechos descritos en el requerimiento; entregan antecedentes adicionales -que incluyen declaraciones juradas-, que, a juicio de la Fiscalía, resultan relevantes para los efectos sometidos a la decisión del TDLC; renuncian a determinados términos procesales; 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; 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, se obligan a mantener en orden y actualizados sus registros de socios y accionistas y remitir anualmente a la SEREMI de Transportes un informe actualizado de los mismos. 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. 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 en la ciudad de Valdivia. Finalmente, la Fiscalía Nacional Económica 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: respecto de Transportes Libertad, solicitó

una multa de 7,5 UTA; respecto de Transportes Lourdes, una multa de 15 UTA; y, respecto de la AGETV, una multa de 30 UTA.

OCTAVO: Que la sentencia impugnada luego de analizar los antecedentes agregados a la causa dejó asentado que la circunstancia que una determinada actividad económica, como la de autos esté sujeta a regulaciones sectoriales no exime a quienes operan en esos mercados de cumplir con las normas que protegen la libre competencia y que si bien esta industria presenta características especiales en la forma en que se organizan sus agentes, lo relevante 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 y actuando como una sola empresa. De este modo, concluyen que son las sociedades anónimas dueñas de las líneas los agentes económicos que compiten en el mercado del transporte de pasajeros. Además subrayan que aun cuando el transporte urbano de pasajeros puede requerir de un cierto nivel de coordinación, ello no justifica que los agentes económicos que compiten en este mercado puedan acordar el precio a cobrar por el servicio y en cuanto al mercado relevante consignan que este caso se refiere al transporte de pasajeros dentro del radio de una ciudad. Enseguida tiene por establecido el fallo que las decisiones de precio de una línea pueden afectar las estrategias comerciales de todas las otras líneas de taxibuses de Valdivia, incluyendo algunas con las que tengan 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. Además, subrayan que no hay controversia en autos en orden a que, atendidas las diferencias de precio entre taxibuses y taxis particulares o radio taxis, estos dos últimos no pueden ser considerados como sustitutos cercanos de aquéllos y acerca de los taxis colectivos indican que, aunque puedan disciplinar en parte a los taxibuses, esa capacidad se ve restringida porque el parque de taxis colectivos ha estado legalmente congelado y porque tienen por demostrado que en los horarios punta los taxis colectivos suelen estar utilizados al máximo de su capacidad disponible, de lo cual deducen que si las requeridas actuaran coordinadamente con el fin de alzar sus tarifas, dicho acuerdo les conferiría poder de mercado, dado el bajo poder disciplinador de los taxis colectivos. A continuación aclaran que lo imputado por la Fiscalía Nacional Económica es un acuerdo colusorio y aseveran que 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 que respecto de los demás requeridos sólo puede dárseles el valor de una prueba testimonial. Luego examinan las actas de las asambleas de socios de la AGETV de 5 de marzo y 8 de abril de 2011, de cuya lectura no aparece ningún registro sobre el acuerdo imputado; sin embargo, indican que se constató 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. A continuación tienen por acreditado que las requeridas acordaron un alza conjunta de la tarifa del servicio de transporte en taxibuses

en la ciudad de Valdivia en mayo del 2008, la que se habría mantenido hasta principios de julio de 2011, fecha en que habrían acordado una nueva alza conjunta de dichas tarifas.

Seguidamente, y en lo que atañe a la excepción de prescripción, establecen que para el evento del ilícito de colusión el plazo de la misma es de cinco años; que, a lo menos, a la fecha de interposición del requerimiento, esto es, el 12 de diciembre de 2012, no había cesado el acuerdo; y que las notificaciones del requerimiento se produjeron entre los días 31 de diciembre de 2012 y 7 de enero de 2013, todo lo que conduce a concluir que en ningún caso, y respecto de ninguna de las partes requeridas se ha cumplido el plazo de prescripción extintiva, por lo que se desestima esta excepción. En cuanto a la alegación consistente en que los acuerdos adoptados al interior de la AGETV no habrían tenido efectos en la competencia, establecen que era habitual que a las reuniones de la Asociación Gremial asistieran no solamente los socios u operadores de los taxibuses sino también los representantes legales de las líneas requeridas, quienes además podían ser dueños u operadores de taxibuses, de modo que, según expresan, es posible concluir que en las reuniones de la AGETV participaban no 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 tales ocasiones podían ser implementados coordinadamente por las líneas de taxibuses. En esas condiciones, y habiéndose 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, deciden sancionar a todas las requeridas con

multa. Finalmente, en lo que concierne a la determinación del monto de la misma, y de acuerdo con lo dispuesto en el inciso final del artículo 26 del Decreto Ley N° 211, declaran que consideran, entre otras circunstancias, la gravedad de la conducta, dado que, en general la colusión es la infracción más grave en contra de la libre competencia; el beneficio económico obtenido con motivo de la infracción, desde que el acuerdo de que se trata duró, al menos, cuatro años sin que conste información completa de los ingresos y utilidades para todas las requeridas y por todos los años en que se prolongó sino sólo respecto de 2009; la circunstancia de que los infractores no son reincidentes y el hecho de que no consta que los mismos hayan prestado colaboración en la investigación. Además, consideran los acuerdos conciliatorios alcanzados por algunas de las partes con la Fiscalía, puesto que en su virtud reconocieron los hechos, acompañaron documentos relevantes para la decisión de la causa y renunciaron a algunos derechos procesales, facilitando la tramitación del juicio. Asentados dichos elementos de juicio explican que, para regular el monto de las sanciones, utilizan como base la información disponible de los ingresos obtenidos por las requeridas en el año 2009 y lo fijan prudencialmente en aproximadamente el uno por ciento de tales ingresos, sin perjuicio de lo cual precisan, en relación a las Líneas N° 2 y N° 14, que en consideración a las conciliaciones alcanzadas condenan a cada cual a una multa correspondiente a la mitad de la que se les habría aplicado de no haber logrado tales acuerdos, lo que equivale a un tercio de la pretensión punitiva pedida por la Fiscalía en el acuerdo. Finalmente, rechazan la disolución pedida respecto de la AGETV toda vez que las medidas procompetitivas a las que se comprometió ayudarán a evitar futuras conductas

anticompetitivas que pudiesen ocurrir en su interior, en tanto que determinan el quantum de la multa que le aplican, conforme al criterio establecido precedentemente, en un tercio de la pretensión punitiva de la Fiscalía en el acuerdo conciliatorio.

NOVENO: Que para resolver el asunto sometido al conocimiento de esta Corte resulta necesario hacerse cargo, en primer lugar, de la reclamación deducida a fs. 1250 por algunas de las empresas requeridas, puesto que por su intermedio han solicitado que se les absuelva de los cargos imputados.

Para ello es relevante recordar que el artículo 3 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2005, que fija el texto refundido del Decreto Ley N° 211, dispone que: "El que ejecute o celebre, individual o colectivamente, cualquier hecho, acto o convención que impida, restrinja o entorpezca la libre competencia, o que tienda a producir dichos efectos, será sancionado con las medidas señaladas en el artículo 26 de la presente ley, sin perjuicio de las medidas preventivas, correctivas o prohibitivas que respecto de dichos hechos, actos o convenciones puedan disponerse en cada caso.

Se considerarán, entre otros, como hechos, actos o convenciones que impiden, restringen o entorpecen la libre competencia o que tienden a producir dichos efectos, los siguientes:

a) Los acuerdos expresos o tácitos entre competidores, o las prácticas concertadas entre ellos, que les confieran poder de mercado y que consistan en fijar precios de venta, de compra u otras condiciones de comercialización, limitar la producción, asignarse zonas o cuotas de mercado, excluir competidores o afectar el resultado de procesos de licitación.

b) La explotación abusiva por parte de un agente económico, o un conjunto de ellos, de una posición dominante en el mercado, fijando precios de compra o de venta, imponiendo a una venta la de otro producto, asignando zonas o cuotas de mercado o imponiendo a otros abusos semejantes.

c) Las prácticas predatorias, o de competencia desleal, realizadas con el objeto de alcanzar, mantener o incrementar una posición dominante”.

DÉCIMO: Que del mismo modo aparece como necesario destacar que, como ha dicho con anterioridad este tribunal, “los elementos del tipo de colusión son los siguientes:

1.- El acuerdo. El elemento volitivo puede ser expreso o tácito, escrito u oral, de ejecución instantánea o diferida, formal o informal. Si bien éste puede ser implícito e incluso tácito, solamente exige que se manifieste voluntad de los partícipes en orden a concretarlo.

2.- El sujeto activo. Es la persona que realiza el hecho descrito en el tipo legal, denominado por la ley ‘agente económico’. Es posible que sea una persona natural, jurídica o colectiva.

3.- El objeto o finalidad del acuerdo. Habrá de consistir en la obtención de beneficios para quienes se conciertan, que adicionalmente es factible que se concrete en acuerdos anticompetitivos que pueden estar relacionados con la fijación de precios de venta o de compra, con la limitación de la producción o con la asignación de zonas o cuotas de mercado o con la afectación de un proceso de licitación.

4.- Los efectos o resultados. Las consecuencias deben ser previstas y buscadas por quienes aúnan voluntades, las que se referirán a prácticas reñidas con el libre mercado o

más directamente a conductas de efectos anticompetitivos en el mercado.

5.- La intención o elemento subjetivo. Las conductas de quienes se conciertan deben estar relacionadas con la obtención de un beneficio y/o un perjuicio de terceros, sin que puedan ignorar que la conducta acordada dañará el libre mercado, afectará la libre competencia y que es un atentado al orden público económico" (Sentencia pronunciada por esta Corte con fecha 20 de enero de 2015, en autos rol N° 21.536-2014).

DÉCIMO PRIMERO: Que luego es necesario subrayar que de la sola lectura del libelo de fs. 1250 se desprende que el recurrente no cuestiona la existencia del acuerdo materia de autos sino que, por el contrario, su defensa se asienta en la noción de que el mismo no es de aquellos que configuran la colusión penada por el artículo 3 de la ley del ramo, toda vez que "no está tomado entre competidores", porque "no se ha afectado el mercado relevante" y, finalmente, porque no se demostró que "haya reportado beneficio económico" a quienes lo adoptaron. Asimismo, en dicha presentación se alega que no se consideró por los jueces toda la prueba rendida; que el fallo no apreció debidamente las probanzas aparejadas; que se otorgó valor a meras declaraciones juradas y, finalmente, que el tribunal arriba a sus conclusiones a partir de premisas erradas.

DÉCIMO SEGUNDO: Que al respecto cabe consignar, en primer lugar, que aun cuando el recurrente señala que no se mencionó ni analizó un "CD de recorridos de taxi colectivos y de taxi buses", en que constan las superposiciones de los caminos de ambos, ni las declaraciones del testigo Héctor Solís ni la del "SEREMITT DE LA REGION DE LOS RIOS, entre otros", no explica de manera alguna de qué modo dicha omisión

habría afectado la convicción a la que arribaron los sentenciadores, lo que impide comprender cuál es precisamente el agravio que semejante falta le habría causado, motivo suficiente para desestimar la reclamación en esta parte.

La relevancia que dicho defecto habría tenido en lo decisorio del fallo resulta menos comprensible si se considera, además, que a continuación de lo expuesto el recurrente sostiene que el TDLC "no ponderó ni analizó" el motivo por el que se "considera o no competidores directo (sic) de las micros a los taxis colectivos", lo que redundaría en que "las líneas de buses urbanos no eran competidoras entre sí" y tendría su expresión final en la circunstancia de que "la decisión que genera el subir el precio pro (sic) un par de líneas, no necesariamente produce el efecto cascada que estima el Honorable Tribunal". En efecto, a todo lo largo de las argumentaciones que el recurrente despliega para fundar las objeciones antedichas en ningún momento explica de qué manera la omisión de las probanzas mencionadas en el párrafo precedente abonaría su tesis o modificaría las conclusiones del tribunal, máxime si en la sentencia que se revisa se ha dado por establecido, como un hecho no controvertido, que existe un alto grado de superposición entre las rutas de los taxis colectivos y de los taxibuses, de modo que la información referida a la misma no aparece como de suyo relevante.

A las reflexiones anteriores se suma la circunstancia que las restantes alegaciones vertidas por el recurrente, en torno a la correcta identificación de los competidores de sus representados, tampoco encuentran asidero en el examen del proceso ni justifican el reproche en examen, puesto que más allá de las apreciaciones subjetivas que esgrime, ha quedado debidamente demostrado en autos, -y no existe prueba que

desvirtúe dicha conclusión-, que la capacidad de los taxis colectivos para disciplinar a los taxibuses se halla restringida como consecuencia de la limitación de su parque y del hecho que en el horario de máxima demanda suelen estar utilizados al máximo de su capacidad, antecedentes que condujeron a los sentenciadores a concluir que la eventual existencia de un acuerdo entre las requeridas para alzar sus tarifas efectivamente les conferiría poder de mercado.

DÉCIMO TERCERO: Que a continuación se afirma en el recurso que el tribunal otorgó valor de testimonial a las declaraciones juradas agregadas a los acuerdos conciliatorios, defecto que atenta en contra del debido proceso y que amerita la reforma del fallo.

Sin embargo, de la sola lectura de los fundamentos quincuagésimo y sexagésimo cuarto del mismo aparece que semejante aseveración no se aviene al contexto general de lo allí expuesto, toda vez que, luego de denominar a ese medio como prueba testimonial, concluye que lo aprecia de acuerdo o en conformidad con el conjunto del resto de las evidencias aportadas. Es así como los sentenciadores se basaron en diversas clases de probanzas para dar por establecido que las requeridas acordaron un alza conjunta de la tarifa del servicio de transporte en taxibuses en la ciudad de Valdivia en mayo del 2008, el que se mantuvo hasta principios de julio de 2011, fecha en que convinieron una nueva alza conjunta de dichos precios. De entre las siete distintas categorías de elementos probatorios en que se apoya la antedicha conclusión sólo una ellas corresponde a las declaraciones juradas aludidas, lo que demuestra que a este elemento de convicción sólo se le otorgó un valor marginal y de mero refuerzo en la labor que los jueces realizaron para arribar a las

convicciones que hoy se impugnan, razón por la que no cabe acoger la reclamación en este extremo.

DÉCIMO CUARTO: Que para desechar la objeción consistente en que no se atendió al reparo formulado por la parte recurrente respecto del desfase de la información contenida en el informe de fs. 734, basta consignar que en el recurso no se especifica la pieza del proceso en que consta esa observación ni resulta evidente tal anomalía del examen del expediente.

DÉCIMO QUINTO: Que enseguida el reclamante expresa que el fallo ha incurrido en error al concluir que las líneas requeridas obtuvieron ganancias durante el año 2009, pues de sus declaraciones de impuestos y balances se desprende que en ese período no tuvieron utilidades.

Para desechar esta alegación es suficiente consignar que, a diferencia de lo sostenido por el recurrente, el TDLC efectivamente tuvo en consideración, entre otros diversos y numerosos antecedentes, aquellos que aquél echa de menos, pues en el razonamiento octogésimo séptimo no sólo los menciona sino que, además, concluye que por su intermedio es posible inferir que igualmente se habría producido un alza de precios en este mercado, aunque de menor magnitud, ya que en ellos se refleja un aumento de costos en este sector.

DÉCIMO SEXTO: Que, por último, el recurrente ha sostenido que el acuerdo de que se trata no está penado en la ley porque no ha afectado el mercado relevante ni ha reportado beneficio económico para quienes lo adoptaron.

Al respecto, cabe consignar que, como lo ha sostenido previamente este tribunal, "los elementos esenciales del tipo de colusión son los siguientes: i) la existencia de un acuerdo; ii) su objeto; iii) la aptitud objetiva de dicho acuerdo para producir algún efecto contrario a la libre

competencia, pudiendo ser éste concreto o sólo potencial; y iv) la voluntad y decisión conjunta de llevar a cabo el acuerdo. En este sentido, cabe destacar que el artículo 3° del Decreto Ley N° 211 sanciona a quien ejecute un acto o convención que impida, restrinja o entorpezca la libre competencia, sea que tal actuación produzca esos efectos o que tienda a producirlos. Es así que no se requiere para imponer la sanción que el acto en cuestión haya producido sus efectos, sino que basta que éste tienda a producir efectos que afectan la libre competencia. En consecuencia, y como se ha expresado por el propio Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y por esta Magistratura, la conducta colusiva para que se verifique no necesita desencadenar un resultado gravoso para el sujeto pasivo de la actividad desplegada, de manera que por el solo hecho de existir la concertación y que ésta busque modificar la conducta de un agente del mercado con el fin de obtener por parte de quienes deciden coludirse un beneficio de índole patrimonial, no puede ser sino tomado como un atentado contra los principios básicos que sustentan las normas que por medio del Decreto Ley N° 211 se buscan salvaguardar, esto es, la igual oportunidad para que todos y cada uno de los agentes de un mercado -como es la prestación de servicios de transporte- compitan en igualdad de condiciones, manteniéndose la transparencia del mismo para cada uno de los actores que en él intervienen" (Fallo dictado el 20 de abril de 2015, en causa rol N° 6249-2014).

De esta manera, para desechar el reclamo en esta parte resulta suficiente demostrar que la conducta reprochada tiende a producir efectos que afectan la libre competencia. Sin embargo, del examen de los antecedentes aparece, tal como lo dieron por establecido los falladores del TDLC en el fundamento octogésimo cuarto, que los acuerdos materia de

autos no sólo tuvieron la mencionada potencialidad sino que efectivamente produjeron efectos en la competencia, consideración que por sí sola basta para rechazar el recurso en estudio.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que habiéndose llegado a la conclusión que la reclamación de fs. 1250 debe ser desestimada, corresponde hacerse cargo de aquella presentada por la Fiscalía Nacional Económica a fs. 1230.

Por el citado recurso el ente aludido solicita que se eleve el monto de las multas impuestas a las requeridas, toda vez que no se habría dado adecuada aplicación a las disposiciones que rigen la regulación del quantum de las mismas, de modo que pide que en definitiva se condene a las Líneas 1 y 9 a una multa ascendente a 50 Unidades Tributarias Anuales; a las Líneas 4, 5 y 16 a una equivalente a 100 Unidades Tributarias Anuales y a las Líneas 3, 11 y 20 a una que alcance a 150 Unidades Tributarias Anuales, o a la cifra que esta Corte determine.

DÉCIMO OCTAVO: Que al respecto cabe recordar que los sentenciadores impusieron a cada una de las empresas conocidas como "Línea N° 3", "Línea N° 9", "Línea N° 11", "Línea N° 16" y "Línea N° 20", una multa ascendente a **quince** Unidades Tributarias Anuales; a su vez aplicaron a cada una de las personas jurídicas identificadas como "Línea N° 1", "Línea N° 4", "Línea N° 5" y a la Asociación Gremial de Empresarios de Taxibuses de Valdivia, una multa ascendente a **diez** Unidades Tributarias Anuales; enseguida sancionaron a la llamada "Línea N° 2" con una multa de **cinco** Unidades Tributarias Anuales y, por último, castigaron a "Línea N° 14" con una multa equivalente a **dos coma cinco** Unidades Tributarias Anuales.

DÉCIMO NOVENO: Que es preciso consignar sobre el particular que el artículo 26 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1, que contiene el texto refundido del Decreto Ley N° 211, prescribe, en lo que interesa, que: "En la sentencia definitiva, el Tribunal podrá adoptar las siguientes medidas:

[...]

c) Aplicar multas a beneficio fiscal hasta por una suma equivalente a veinte mil unidades tributarias anuales y, en el caso de sancionar una conducta prevista en la letra a) del artículo 3°, hasta por una suma equivalente a treinta mil unidades tributarias anuales.

[...]

Para la determinación de las multas se considerarán, entre otras, las siguientes circunstancias: el beneficio económico obtenido con motivo de la infracción, la gravedad de la conducta, la calidad de reincidente del infractor y, para los efectos de disminuir la multa, la colaboración que éste haya prestado a la Fiscalía antes o durante la investigación".

En el análisis de la materia es pertinente establecer que de la lectura de la disposición aparece que la determinación del importe de una multa no es el resultado de un mero cálculo basado en los beneficios económicos, sino que deben tomarse en cuenta todos los criterios de apreciación.

VIGÉSIMO: Que conforme a ese predicamento esta Corte considera, en lo relativo al quantum de las multas impuestas en autos, que es particularmente relevante acudir, en primer lugar, a la gravedad de la conducta, para lo cual debe tenerse en consideración que la colusión constituye de -entre todas las conductas atentatorias contra la libre competencia- la más reprochable, la más grave, ya que importa la coordinación del comportamiento competitivo de las empresas,

de lo que se sigue que el resultado probable de tal coordinación es la subida de los precios, la restricción de la producción y con ello el aumento de los beneficios que obtienen las participantes. A lo dicho se agrega la consideración del tipo de servicio afectado por los actos colusorios sancionados, que corresponde al de transporte de pasajeros, esto es, se trata de un servicio público que satisface un interés general básico de la sociedad, lo que por cierto conlleva un mayor reproche; que, por consiguiente, los actos denunciados han tenido por efecto el perjuicio de los consumidores, quienes debieron asumir el costo de una tarifa colusoria en un mercado sensible como lo es el transporte de pasajeros, proceder que revela, además, el claro propósito de las requeridas de abusar del poder que poseen; que, por último e íntimamente vinculado con lo anterior, surge la evidente constatación de que mediante los actos colusorios denunciados en autos se afectó a un gran número de personas, pues los acuerdos reprochados afectan a una actividad como la descrita en relación a todas las personas que, en una ciudad del tamaño de Valdivia, requieren utilizar los servicios de transporte público.

VIGÉSIMO PRIMERO: Que, además, se considera de la mayor relevancia destacar que el acuerdo en comento se extendió por un prolongado lapso de tiempo, de lo que se sigue que la conducta de cuya sanción se trata produjo efectos respecto de todos los demandantes de transporte público de pasajeros en Valdivia por a lo menos 4 años.

Al respecto cabe destacar que en una situación de similares características, en el que se sancionó la conducta colusoria de los prestadores del mismo servicio de la ciudad de Osorno (estableciéndose en el razonamiento 6° de la sentencia de esta Corte de 29 de diciembre de 2010,

pronunciada en la causa rol N° 1746-2010, "que la totalidad de las líneas de buses urbanos para transporte de pasajeros de la ciudad de Osorno el 27 de noviembre de 2007 suscribieron una serie de acuerdos que tuvieron por objeto mantener una relación coordinada entre las empresas que les permite eliminar la competencia repartiéndose el mercado, pactando una tarifa y creando un mecanismo apto para eventualmente fijar en el futuro nuevos precios, estableciendo un sistema de monitoreo"), acuerdo cuya efectividad se prolongó por menos de un año (motivación 41° de la sentencia 94-2010 del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia), esta Corte decidió aumentar de 12 a 50 Unidades Tributarias Anuales la multa impuesta a dos de las sociedades involucradas y de 8 a 35 Unidades Tributarias Anuales la que fuera aplicada a otras tres compañías, para lo cual tuvo en consideración, además de los factores indicados en el fallo del TDLC, la extrema gravedad de la conducta reprochada.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que en lo que atañe al beneficio económico que las conductas reprochadas han reportado a las empresas requeridas cabe destacar que si bien no consta, tal como lo establecieron los jueces del TDLC, información exhaustiva respecto de los ingresos de éstas por todo el período en que se extendieron los efectos del acuerdo colusorio, cabe considerar que un acto como el reprochado tiene por fin, precisamente, elevar las utilidades de los intervinientes, de modo que si en la práctica no es posible la predicción exacta de tales efectos ello no obsta a la conclusión de que sí los hubo y que constituyeron el incentivo para mantenerlo y para renovarlo tres años después del inicio de su vigencia, de lo que se deduce, más allá de la inexistencia de cifras determinadas sobre este particular, que concurren antecedentes graves, precisos y concordantes

que permiten a esta Corte presumir fundadamente que el proceder anticompetitivo imputado a las empresas requeridas significó para ellas importantes alzas en sus ingresos, que alcanzaron la entidad suficiente como para prolongarse por tan largo tiempo que justificaron, no sólo su cabal cumplimiento por años sino que, además, su decisión de modificarlo aumentando todavía más los precios de los pasajes que cobraban al público.

VIGÉSIMO TERCERO: Que la calidad de reincidente de los sancionados debe ser desestimada, pues, como quedó asentado en la sentencia en revisión, no existen antecedentes para establecerla.

Del mismo modo, cabe descartar que las sancionadas hayan colaborado con la Fiscalía Nacional Económica durante la investigación, toda vez que en el citado fallo también se consignó la inexistencia de elementos de juicio que demostraran la concurrencia de tal circunstancia.

VIGÉSIMO CUARTO: Que, por último, es preciso subrayar que la Fiscalía Nacional Económica ha solicitado en su reclamación el aumento de las multas impuestas sólo respecto de algunas de las empresas requeridas, motivo por el cual el pronunciamiento de esta Corte sólo puede recaer en dicha petición.

VIGÉSIMO QUINTO: Que en las condiciones anotadas esta Corte no puede sino concluir que la responsabilidad de las empresas infractoras no ha sido debidamente sopesada por los falladores al regular el monto de las multas que les aplicaron, -considerando para ello la gravedad de la infracción; la excesiva duración del acuerdo colusorio materia de la investigación; el número de personas perjudicadas por el mismo; el carácter de servicio público de la actividad afectada por las conductas anticompetitivas; la

indudable existencia de beneficios económicos para las empresas involucradas a consecuencia de estos hechos, así como las decisiones adoptadas por este tribunal con anterioridad en un caso semejante-, motivo por el que corresponde elevar el monto de las que fueron impuestas a Sociedad de Transportes Línea Uno Collico S.A. ("Línea N° 1") y Empresa Transportes de Pasajeros Río Cruces N° 9 S.A. ("Línea N° 9") a 50 Unidades Tributarias Anuales; a su vez, se elevará el importe de la sanción aplicada a cada una de las sociedades Empresa de Transportes Regional Sur S.A. ("Línea N° 4"); Transportes Regional Corvi S.A. ("Línea N° 5") y Sociedad de Transportes Austral Sur-Oeste S.A. ("Línea N° 16") al equivalente en pesos de 100 Unidades Tributarias Anuales y, finalmente, se incrementará el valor de la multa que afecta a cada una de las compañías denominadas Transporte Comercial Laurel Sur S.A. ("Línea N° 3"); Empresa de Transportes Línea Once S.A. ("Línea N° 11") y Sociedad de Transportes Regional S.A. ("Línea N° 20") a 150 Unidades Tributarias Anuales.

Por estas consideraciones y lo dispuesto por los artículos 18 N° 1, 20, 26 y 27 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1 del año 2005 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 211 de 1973, se declara:

I.- Que se **rechaza** la reclamación deducida a fojas 1250 por las requeridas Sociedad de Transportes Regional S.A. ("Línea N° 20"); Sociedad de Transportes Austral Sur-Oeste S.A. ("Línea N° 16"); Transportes Regional Corvi S.A. ("Línea N° 5"); Empresa de Transportes de Pasajeros Línea Once S.A. ("Línea N° 11"); Empresa de Transportes Regional Sur S.A. ("Línea N° 4"); Transporte Comercial Laurel Sur S.A. ("Línea N° 3"); Sociedad de Transportes Línea Uno Collico S.A.

("Línea N° 1") y Empresa Transportes de Pasajeros Río Cruces N° 9 S.A. ("Línea N° 9"), en contra de la sentencia de cuatro de noviembre de 2014, escrita a fojas 1182.

II.- Que se **acoge** la reclamación interpuesta por la Fiscalía Nacional Económica a fojas 1230 en contra de la sentencia ya mencionada y, en consecuencia, se elevan las sanciones impuestas a las siguientes empresas requeridas como sigue:

A.- Se aumenta a cincuenta Unidades Tributarias Anuales la multa impuesta a las empresas denominadas Sociedad de Transportes Línea Uno Collico S.A. ("Línea N° 1") y Empresa Transportes de Pasajeros Río Cruces N° 9 S.A. ("Línea N° 9");

B.- Se incrementa a cien Unidades Tributarias Anuales el importe de la multa aplicada a cada una de las sociedades Empresa de Transportes Regional Sur S.A. ("Línea N° 4"); Transportes Regional Corvi S.A. ("Línea N° 5") y Sociedad de Transportes Austral Sur-Oeste S.A. ("Línea N° 16") y, finalmente,

C.- Se eleva a ciento cincuenta Unidades Tributarias Anuales el valor de la multa que afecta a cada una de las compañías denominadas Transporte Comercial Laurel Sur S.A. ("Línea N° 3"); Empresa de Transportes Línea Once S.A. ("Línea N° 11") y Sociedad de Transportes Regional S.A. ("Línea N° 20").

Regístrese y devuélvase con sus agregados.

Redacción a cargo de la Ministro Sra. Egnem.

Rol N° 32.149-2014.

Pronunciado por la Tercera Sala de esta Corte Suprema integrada por los Ministros Sr. Pedro Pierry A., Sra. Rosa Egnem S., Sra. María Eugenia Sandoval G., Sr. Carlos Aránguiz Z. y Sr. Carlos Cerda F. Santiago, 29 de diciembre de 2015.

Autoriza el Ministro de Fe de la Excma. Corte Suprema.

En Santiago, a veintinueve de diciembre de dos mil quince,
notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución
precedente.