

CASOS LIBRE COMPETENCIA

PROGRAMA UC - LIBRE
COMPETENCIA

N°13 - AGOSTO 2021

SENTENCIA N° 175 / 2020 TDLC

FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA CONTRA EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS



FACULTAD DE DERECHO
PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DE CHILE

Fiscalía nacional económica contra empresas de transporte público urbano de pasajeros⁽¹⁾

1. RESUMEN DEL CASO.

En septiembre de 2018, la Fiscalía Nacional Económica, (la “Fiscalía” o “FNE”) presentó un requerimiento ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“TDLC”) en contra de nueve empresas de transporte público urbano de pasajeros de la comuna de Temuco (las “Requeridas” o las “Líneas”) en el cual les imputó haber vulnerado el inciso primero y segundo letra a) del artículo 3° del DL 211, al celebrar y ejecutar un acuerdo que cuyo fin era limitar la producción en el mercado del transporte público urbano de pasajeros en las comunas de Temuco y Padre Las Casas. El acuerdo se habría materializado en tres protocolos que las Líneas habrían suscrito el 17 de febrero de 2003 (“Primer Protocolo”), el 26 del mismo mes del año 2008 (“Segundo Protocolo”) y el 27 de diciembre de 2012 (“Tercero Protocolo”), respectivamente (en conjunto, los “Protocolos”).

En ese sentido, la FNE indicó que el acuerdo consistió en que las requeridas entre los años 2003 y 2017 se obligaron recíprocamente a limitar la cantidad máxima de buses y taxis-buses, restringiendo, impidiendo y/o entorpeciendo la libre competencia en ese mercado.

En sus contestaciones las Requeridas controvirtieron el requerimiento de la FNE, salvo una de ellas, la Línea 10, que se allanó parcialmente haciendo presente que su participación en el acuerdo habría finalizado en marzo de 2016.

La [sentencia definitiva](#) de estos autos se dictó el 21 de diciembre de 2020, acogiendo con costas el requerimiento de la FNE.

2. SENTENCIA DEL TDLC.

A continuación se exponen las principales conclusiones y consideraciones del TDLC en la sentencia definitiva:

2.1 Excepción de prescripción extintiva

- **En conformidad a la teoría del acuerdo único los tres Protocolos celebrados por las Requeridas constituyen ese tipo de acuerdo, pues estos tienen un mismo objeto y fueron celebrados por un grupo medular de participantes:** “(...) se desprende claramente que todos tienen un mismo objeto, cual es, congelar el parque y la dotación de buses por cinco años. Estos Protocolos se celebraron entre las mismas partes –las diez Líneas Requeridas–, constan en documentos escritos (dos escrituras públicas y un documento privado con firmas autorizadas ante notario), tienen, esencialmente, el mismo contenido y, tanto el Segundo como Tercer Protocolo, fueron suscritos en una fecha cercana a la del vencimiento del plazo establecido en el protocolo inmediatamente anterior”. (considerando decimotercero).

2.2. Artículo 3° del DL 211

2 New York v. Deutsche Telekom AG, No. 1:19-cv-05434 (S.D.N.Y. Feb. 11, 2020).

- **El acuerdo colusorio se compone de tres protocolos, y el último de estos cesó su vigencia el 31 de diciembre de 2017. Así las cosas, y al ser esta conducta una infracción permanente, para efectos de prescripción extintiva el régimen aplicable es el vigente a esa fecha:** “Que, así, de acreditarse los supuestos fácticos señalados por la Requiriente, la conducta acusada se habría ejecutado hasta, al menos, el 31 de diciembre de 2017 y, por consiguiente, el régimen legal aplicable para efectos de la prescripción extintiva es el texto del artículo 20 inciso 4° del D.L. N° 211 vigente a esa fecha(...).” (considerando decimosexto)

2.2 Artículo 3° del DL 211

Versión aplicable a los hechos del requerimiento

- **El acuerdo cesó su vigencia el 31 de diciembre de 2017, por lo que la versión del artículo 3° del DL 211 aplicable en la especie corresponde a la vigente en esa fecha, y su aplicación se extiende a todo el espacio temporal entre la fecha de celebración del Primer Protocolo hasta que el Tercer Protocolo gozó de vigencia:** “Que, en consecuencia, el texto del artículo 3° letra a) del D.L. N° 211 aplicable en la especie –si así procediera, según se analizará en la sección siguiente– es su versión actual y su aplicación se extiende a toda la vigencia del acuerdo entre 2003 y 2017. El criterio anterior ha sido confirmado por la Excma. Corte Suprema, en la Sentencia Rol N° 27.181-2014, de 29 de octubre de 2015, en el siguiente sentido: en “las infracciones de carácter permanente o de duración continua en las que sólo existe una voluntad inicial, habrá de estarse (...) al último acto constitutivo de la infracción para los efectos de determinar la ley aplicable” (C. 80).” (considerando vigésimo primero).
- **Respecto a la Requerida que participó en el acuerdo hasta una fecha anterior a la que el acuerdo cesó su vigencia, habrá que estarse a ese momento para determinar la versión aplicable a ella. En ese sentido, al participar en el acuerdo hasta marzo de 2016, el texto del artículo 3°, respecto a la ella, será el texto anterior a la Ley N°20.945:** “Que, en el caso de la Línea 10, ésta sólo participó en el acuerdo único hasta marzo de 2016, lo que fue reconocido por la FNE en su escrito de observaciones a la prueba (“la participación de Línea 10 en el cumplimiento de los protocolos indicados en el Requerimiento se extendió hasta marzo del año 2016” (fs. 2064)) y, por lo tanto, resulta aplicable a su respecto el texto del artículo 3° letra a) anterior a la entrada en vigencia de la Ley N° 20.945, esto es, aquel establecido por la Ley N° 20.361 (...).” (considerando vigésimo tercero).

Requisitos para sancionar

- **Requisitos para sancionar a cada una de las Requeridas, según la versión aplicable:** “Que, siguiendo con este razonamiento, para sancionar la conducta imputada por la FNE a todas las Requeridas, salvo a la Línea 10, se debe acreditar: (i) la existencia de un acuerdo; (ii) que éste involucre competidores; y (iii) que recaiga sobre una variable relevante de competencia, en este caso, según la Fiscalía, limitar la producción. Si recae en una variable de competencia distinta a las señaladas en la primera parte de dicha norma o si tiene por objeto excluir competidores, se deberá acreditar, además, que el acuerdo confirió poder de mercado a quienes lo celebraron. En el caso de la Línea 10, según la ley aplicable a ésta, se debe acreditar, además, que el acuerdo confirió poder de mercado en cualquier circunstancia”. (considerando vigésimo cuarto).

Concepto de "acuerdo" en sede de Libre Competencia

- **La voz “acuerdo” en Libre Competencia posee una interpretación amplia, en cuanto se puede configurar de múltiples formas:** “(...) en materia de libre competencia el término “acuerdo” es considerado de manera amplia, incluyendo múltiples formas contractuales, convenciones, meras tratativas, promesas, protocolos de entendimiento, “acuerdos o pactos de caballeros”, pautas de conducta, circulares, entre otros (véase, en este sentido, P. Areeda y H. Hovenkamp, Antitrust Law: An Analysis of Antitrust Principles and Their Application, Aspen Publishers, 2ª ed., 2003, 1400a). En relación con su forma, es posible que el acuerdo sea verbal, se manifieste en uno o más instrumentos o incluso en una seguidilla de meros actos materiales. En definitiva, la supresión de la voluntad individual de dos o más agentes competidores y su cambio por una voluntad colectiva unificadora de sus decisiones es, en sede de libre competencia, considerado un “acuerdo”, cualquiera sea el modo en que éste se manifieste”. (considerando vigésimo quinto).

2.3. Mercado relevante

- **Al no haber controvertido en lo sustancial las Requeridas la definición del mercado relevante de la FNE, el TDLC consideró a los buses y taxi-colectivos dentro del mismo mercado:** “Que, en cuanto a la definición del mercado relevante, la FNE sostuvo que éste “corresponde al servicio de transporte público urbano de pasajeros en las comunas de Temuco y Padre Las Casas, prestado mediante buses y taxis colectivos” (fs. 11), en el mismo sentido de lo señalado por el Tribunal en las Sentencias N° 94/2010 y N° 141/2014. Según esta definición, “los servicios prestados por las 10 líneas de buses exhiben un grado de sustitución relevante entre sí” (fojas 12), por lo que las Requeridas serían competidoras en el mercado”. (considerando vigésimo noveno).
- **Los servicios otorgados por las requeridas son sustitutos entre sí, pues los recorridos poseen diferentes puntos de origen y destino. Así las cosas, el TDLC no acogió la alegación de las Requeridas, pues no acompañaron prueba que demuestren lo contrario:** “Que, entonces, del análisis de la prueba aportada al proceso, es posible concluir que, si bien la superposición de recorridos entre las Requeridas no es total, ésta es relevante por cuanto todos sus recorridos confluyen, al menos, en los ejes centrales de la ciudad y serían usados por un subconjunto relevante de pasajeros que hacen viajes con pares origen-destino en dichos tramos. A su vez, las Líneas compiten por atraer pasajeros en las zonas donde existiría mayor demanda y tendrían la posibilidad de ajustar sus recorridos a zonas donde otra línea estuviera obteniendo mayores utilidades, todo lo cual es consistente con lo planteado en la Sentencia N°141/2014 (C. 21)”. (considerando trigésimo sexto).
- **Existen dos formas de calcular el poder de mercado:** “(i) de manera directa, utilizando métodos económicos (como, por ejemplo, el llamado “Índice de Lerner”) o analizando la evidencia relativa a los efectos anticompetitivos de la conducta (así lo ha resuelto también la jurisprudencia comparada, v.gr. Toys “R” Us v. FTC, 221 F.3d 928 (7th Cir. 2000) y California Dental Ass’n v. FTC, 526 U.S. 770 (1999)), o bien, (ii) de manera indirecta, a través de la delimitación de un mercado relevante. A este último método, al cual se acude cuando existen dificultades para utilizar el primero, se ha referido recientemente la Excma. Corte Suprema (...)” (considerando septuagésimo octavo).
- **Mediante la delimitación del mercado relevante se estimó que el acuerdo otorgó poder de mercado a las Requeridas, requisito para sancionar a la Línea 1 al ser aplicable a ella la versión anterior del artículo 3°:** “Que, en el caso de autos, el análisis realizado a propósito del mercado relevante y de las condiciones de entrada al mismo,

refleja claramente que el acuerdo acusado confirió poder de mercado a las Requeridas. En efecto, basta mirar la participación de mercado de las Líneas para arribar a tal conclusión (77,4% según se indicó en el considerando cuadragésimo y Cuadro N° 1, del considerando cuadragésimo), lo que se ve reforzado por las dificultades para ingresar a este mercado que se explicaron en los considerandos cuadragésimo segundo a cuadragésimo sexto”. (considerando octogésimo).

2.4. El acuerdo

Su objeto

- **Objeto del acuerdo:** “el acuerdo adoptado entre las Requeridas constituye una restricción a la oferta y a la capacidad productiva de los competidores, por cuanto establece un límite a la flota de buses de cada línea y, por lo tanto, impone una cota superior a la producción del servicio de transporte público de pasajeros (...)” (considerando quincuagésimo séptimo).
- **En vista que el acuerdo buscó limitar la producción, éste no constituye un acuerdo de colaboración entre competidores como lo afirmaron las Requeridas, pues al recaer sobre una variable competitiva, constituye una conducta inherentemente contraria a la competencia, conocido en la doctrina como cartel duro. Lo anterior, implica que no es requisito que se verifiquen o probar los efectos anticompetitivos:** “Que, atendido que es improbable que tales acuerdos puedan producir algún beneficio o eficiencia, se analizan bajo lo que la doctrina denomina la regla per se, que tiene su origen en Estados Unidos [...]. En otras palabras, la lógica subyacente a la regla per se implica que basta con acreditar que existió un acuerdo entre competidores, sobre alguna de dichas variables, para que la conducta sea sancionada, con independencia de los efectos que el acuerdo haya producido en la competencia y si el mismo confirió poder de mercado a los que participaron en él. De este modo, los efectos anticompetitivos que puede producir el acuerdo en el mercado no son considerados como un presupuesto para configurar la conducta ilícita, sino que únicamente para determinar la sanción a imponer”. (considerando sexagésimo quinto).
- **Prevención de la Ministra Domper y del Ministro Paredes: La modificación de la Ley N°20.945 al artículo 3° del DL 211 no estableció la regla per se para aquellos carteles cuyo fin recaiga sobre una variable competitiva, pues el legislador no lo estableció expresamente. Así las cosas, los Ministros estiman que la circunstancia que la Ley exima de probar el poder de mercado que pudo haber otorgado el acuerdo, no implica que éste tipo de carteles sea inherentemente contrario a la Libre Competencia. En razón de lo anterior, hacen presente que no se debe dejar de efectuar una evaluación de los potenciales efectos en la Libre Competencia:** “De esta manera, el hecho de que la Ley N° 20.945 elimine la obligación de probar que los carteles duros le confieran poder de mercado a sus partícipes, no implica que se entienda que ellos son inherentemente contrarios a la libre competencia y que, por lo mismo, se deje de realizar algún tipo de análisis de los potenciales efectos en la libre competencia que generan tal tipo de carteles”. (número seis, prevención).
- **El acuerdo no constituye un acuerdo de colaboración entre competidores, pues las Requeridas no acompañaron prueba que demuestre la concurrencia de sus elementos, y los supuestos fines de éste (reducir la congestión y contaminación) eran alcanzables por otras formas:** “(...) los acuerdos de cooperación entre competidores son permitidos en sede de competencia sólo en la medida que aumenten la capacidad y

los incentivos de los agentes económicos que colaboran entre sí para competir y que, por consiguiente, pueden generar eficiencias para los consumidores, tales como menores precios, mejor calidad o más innovación, esto es, que produzcan un efecto neto procompetitivo. En particular, los acuerdos de colaboración entre competidores pueden ser tolerados por el derecho de la competencia cuando persigan generar eficiencias que no podrían lograrse por otra vía menos restrictiva para la competencia (Resolución de 28 de enero de 2016, que aprueba el Acuerdo Extrajudicial N° 13-16). Adicionalmente, y entre otras condiciones, para que un acuerdo de cooperación de esta clase se considere lícito desde el punto de vista de la libre competencia, debe generar eficiencias verificables y traspasables a los consumidores en una medida tal que compense los efectos restrictivos a la competencia provocados por este”. (considerando septuagésimo tercero).

- **Un acuerdo de colaboración entre competidores, a diferencia de un cartel duro, se analiza conforme a la regla de la razón, la cual tiene sus propios fines:** “En consideración a lo anterior, este tipo de acuerdos se analiza bajo la regla de la razón, cuyo objetivo es examinar la naturaleza del acuerdo, las circunstancias del mercado imperantes, lo que se traduce en hacer una ponderación de los riesgos anticompetitivos y las ganancias en eficiencias asociados al acuerdo de colaboración de que se trate [...]. La aplicación de esta regla, en definitiva, importa que la autoridad que realiza el escrutinio de un acuerdo de este tipo debe establecer un contrafactual, esto es, analizar las condiciones de competencia que existirían en ausencia del acuerdo de colaboración que se analiza y compararlas con aquellas condiciones que regirían a consecuencia del acuerdo (...)”. (considerando septuagésimo primero).

2.5. Sus efectos

- **Es contrario a las reglas de la lógica y de la experiencia sostener que las Requeridas habrían tenido una capacidad ociosa y, en consecuencia, que el acuerdo no posibilitaba reducir la producción en el mercado:** “Que, en primer lugar, es contrario a las reglas de la lógica y de la experiencia que las Requeridas hayan contado, en forma previa a la suscripción de los Protocolos, con flotas excedentarias, es decir, que poseyeran un número de buses mayor a aquel necesario para servir la demanda, incluso de los horarios punta. Lo anterior por cuanto las Líneas tendrían que haber incurrido voluntariamente en mayores costos, sin que existiera una contrapartida de mayores ingresos, lo que no es racional, toda vez que las empresas que se desempeñan en un ambiente competitivo buscan maximizar sus ganancias”. (considerando octogésimo cuarto).
- **En conformidad a los documentos acompañados por la FNE, muchos de los cuales no fueron controvertidos por las Requeridas, se tienen por acreditados los siguientes efectos:** “Que, en consecuencia, conforme con todo lo expuesto en los considerandos precedentes, existe prueba clara y concluyente de que (i) las requeridas celebraron y ejecutaron un acuerdo para limitar la cantidad máxima de buses de sus flotas; (ii) dicho acuerdo implicó limitar la producción al restringir la frecuencia con la que transitan los buses en los recorridos existentes; (iii) dicho acuerdo confirió poder de mercado a las Requeridas, atendida su alta participación de mercado, la poca disciplina que podían representar los taxis colectivos y las desfavorables condiciones de entrada al mercado; y (iv) el acuerdo produjo efectos relevantes que afectaron la competencia en el mercado de transporte interurbano de pasajeros en las comunas de Temuco y Padres de las Casas”. (considerando centésimo séptimo).

2.6. Error de prohibición y error de tipo como causales de exención de responsabilidad

- **No es admisible en sede de Libre Competencia el error de prohibición y error de tipo:** “Que, en relación con la aplicación del error de prohibición y el error de tipo en sede de libre competencia, la Excma. Corte Suprema ha manifestado que no procede en esta sede por los argumentos que esgrimen las Requeridas. Así, ha señalado que “la alegación de la reclamante, en cuanto ha sostenido que los atentados que castiga la ley contra la libre competencia en el ámbito de las telecomunicaciones requieren que su agresor actuase con culpabilidad, entendiendo como tal la de haber procedido teniendo conciencia de la ilicitud que representa la conducta antijurídica, sin cuyo concurso no habría de configurarse la responsabilidad que se persigue para aplicar la sanción, no tiene asidero. (...) [N]o ha de considerarse si la conducta seguida consistió en la falta de voluntad de cometer la ilicitud, como lo ha invocado en el recurso, sino que ha de repararse en la reprochabilidad de la acción, que ejecutada voluntariamente ha tenido consigo el carácter de ser antijurídica por haber vulnerado las normas que consagra la ley en protección de la libertad que ha de existir para competir”. (considerando centésimo noveno).
- **La juridicidad o antijuridicidad deriva de la ley, no de la aprobación de la autoridad:** “Que, en tal orden de ideas, existe jurisprudencia de este Tribunal en línea con aquella citada en el considerando precedente y que, además, se refiere a situaciones fácticas muy similares al presente caso. En efecto, en la Sentencia N° 94/2010, se señaló que “la circunstancia de que dichos acuerdos puedan haber sido aceptados por la SEREMITT no significa que dejen de ser antijurídicos” (C. 64). Ello se debe a que, según la misma jurisprudencia, “[l]a juridicidad o antijuridicidad de un hecho, acto o convención desde la perspectiva de la libre competencia, no depende de que cuente o no con la aprobación o el aval de una autoridad pública, sino que emana directamente de la ley y no encuentra otra excepción que la consignada en el artículo 4° del decreto Ley N° 211, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 32 del mismo” (C. 64)”. (considerando centésimo décimo).
- **El examen de culpabilidad de las Requeridas se dirige a la reprochabilidad y voluntariedad de la acción:** “Que, enseguida, no es aceptable en esta sede la alegación de las Líneas 1, 2 y 3 sobre la falta de conciencia de antijuridicidad de su acción, ya que, tal como señala la Excma. Corte Suprema en la sentencia citada en el considerando centésimo noveno, el análisis de culpabilidad no debe centrarse en la falta de voluntad de cometer la ilicitud, sino en la reprochabilidad de la acción y su ejecución voluntaria, elementos ambos que se presentan en este caso. En efecto, tal como se ha sostenido a lo largo de esta sentencia, el objeto de los Protocolos fue limitar el actuar independiente y autónomo de todas las líneas de buses de Temuco y Padre Las Casas, las que ejecutaron voluntariamente todas las acciones necesarias para dar cumplimiento a las obligaciones que emanaron de los mismos”. (considerando centésimo undécimo).
- **La circunstancia de que la autoridad haya avalado el Primer Protocolo e instado a dar continuidad al acuerdo solo podría valorarse como atenuante:** “Que, en consecuencia, si bien la Seremitt IX Región y la Intendencia de la Región de la Araucanía cumplieron un rol relevante, al avalar el acuerdo, ello sólo podría considerarse como una atenuante para determinar la sanción de las Requeridas, la que se ponderará en la siguiente sección, en conjunto con otros factores, cuando se determinen las medidas y multas aplicables”. (considerando decimonoveno).

2.7. Cálculo de multa

- **El cálculo en casos de colusión:** “Que, tal como se ha venido procediendo en los últimos casos de colusión (Sentencias N° 171/2019, 167/2019, entre otras), para efectos del cálculo concreto de la multa, se determinará, en primer lugar, una multa base, la que luego será ajustada dependiendo de la presencia de circunstancias agravantes o atenuantes en cuanto sean aplicables a las Requeridas”. (considerando centésimo vigésimo noveno).
- **Al no contar con información de las ventas o del beneficio económico que el acuerdo les habría reportado a las Requeridas, se consideró como multa base la solicitada por la FNE:** “Que, a falta de dicha información, se utilizarán como multas bases aquellas que fueron solicitadas por la FNE en su Requerimiento, en el que consideró la gravedad y duración de la conducta, el alcance del daño provocado y el efecto disuasivo que debe tener la sanción (...)”. (considerando centésimo trigésimo primero).
- **Se consideró la irreprochable conducta anterior de las Requeridas, en atención al rol que le cupo a la autoridad:** “(...) En relación con este punto, algunas Requeridas han alegado como atenuante una irreprochable conducta anterior. Sobre esta materia, se debe tener presente que esta circunstancia no está prevista expresamente en el inciso final de la letra c) del artículo 26 del D.L. N° 211, sin perjuicio de lo cual en algunos casos excepcionales ha sido considerada por este Tribunal (Sentencia N° 165/2015, C. 65). En atención a que en el presente caso existieron circunstancias especiales que rodearon la celebración del Primer Protocolo (intervención de las autoridades de la IX Región, todo lo cual se explica en el considerando centésimo trigésimo noveno), esta atenuante será considerada marginalmente en la aplicación de la multa”. (considerando centésimo trigésimo sexto).
- **No se consideró como atenuante la capacidad económica de las Requeridas, pues aquellas que hicieron presente lo anterior no acompañaron información completa que permita al Tribunal evaluar esa circunstancia:** “(...) Sobre esta alegación, estas requeridas sólo aportaron información parcializada de sus ingresos, la que no permite inferir que una multa como la solicitada por la FNE y que ha estimado este Tribunal como multa base, pudiere producir la quiebra de las mismas. Incluso más, de acuerdo con la Requirente, las multas solicitadas para las Líneas 1, 2, 5 y 6 fluctúa entre un 3% y un 6% de sus ingresos anuales, agregando que “esta situación no debiese ser muy distinta para las demás líneas” (fojas 2156). Junto con lo anterior, se debe tener presente que en un mercado como el de autos, la eventual insolvencia de un actor presumiblemente implique que éste venderá sus activos a un incumbente o a un entrante y, con ello, los riesgos de que disminuya la intensidad competitiva, tras el pago de una multa, son más bien acotados”. (considerando centésimo trigésimo séptimo).
- **La colaboración de las Requeridas debe ir más allá del deber legal para ser considerara en el cálculo de la multa. Sin perjuicio de lo anterior, es considerada solo respecto de las cuales la FNE solicitó al Tribunal tenerla presente en el cálculo:** “Que, en cuanto a la alegación de las Líneas 1, 2, 3, 5 y 10, sobre la colaboración que habrían prestado a la FNE antes o durante la investigación que dio origen al Requerimiento de autos, se debe tener presente que sólo se puede considerar aquella colaboración que vaya más allá del deber legal que tiene cumplir un investigado con las cargas públicas que le impone la ley (Sentencia N° 165/2018 TDLC y Sentencia de la Excma. Corte Suprema Rol N° 15.005-2019, de 14 de agosto de 2020), lo que no fue acreditado en autos. A pesar de lo anterior, las Líneas 3, 4 y 10 sí colaboraron en este proceso con la FNE, tal como se señala en el considerando centésimo vigésimo segundo, por lo que esta colaboración será considerada en el cálculo de la multa final, tal como lo solicita la FNE a fojas 2012”. (considerando centésimo trigésimo octavo)

- **En caso alguno se considerará como atenuante el hecho de no formar parte ni incurrir en potenciales infracciones al DL 211:** “Que, por último, en cuanto a lo señalado por la Línea 5 con respecto a la inexistencia de participaciones cruzadas entre sus accionistas y los accionistas de las demás Requeridas, así como su falta de participación en asociaciones gremiales que reúnen a líneas y empresarios de buses en la ciudad de Temuco (fs. 2338), este Tribunal considera que la circunstancia de no participar ni incurrir en otras potenciales infracciones al D.L. N° 211, no puede ser considerada, en ningún caso, como una atenuante de responsabilidad”. (considerando cuadragésimo segundo).

3. FICHA JURISPRUDENCIAL.

ÓRGANO COMPETENTE	<ul style="list-style-type: none"> • Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.
TIPO DE ACCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • •Requerimiento.
CONDUCTA	<ul style="list-style-type: none"> • Colusión.
PARTES	<ul style="list-style-type: none"> • Fiscalía Nacional Económica contra Empresas de Transporte Público Urbano de Pasajeros.
ROL	<ul style="list-style-type: none"> • C N° 361-2018
N° SENTENCIA	<ul style="list-style-type: none"> • 175/2020
FECHA	<ul style="list-style-type: none"> • 21 de diciembre de 2020.
RESULTADO	<ul style="list-style-type: none"> • Acogido con costas.
HECHOS	<ul style="list-style-type: none"> • La FNE imputa a las Requeridas haber celebrado y ejecutado un acuerdo que cuyo fin era limitar la producción en el mercado de transporte público urbano de pasajeros.
MERCADO RELEVANTE	<ul style="list-style-type: none"> • Corresponde al servicio de transporte público urbano de pasajeros en las comunas de Temuco y Padre Las Casas, prestado mediante buses y taxis colectivos.
TEORÍA DE DAÑO APLICADA POR LA AUTORIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • No aplica.