

CASOS LIBRE COMPETENCIA

PROGRAMA UC - LIBRE
COMPETENCIA

Nº2 - JUNIO 2021

SENTENCIA Nº 176 / 2021 TDLC

**TAXISTAS CONTRA UBER, CABIFY
E EASY TAXI**



FACULTAD DE DERECHO
PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DE CHILE

1. RESUMEN DEL CASO

Sindicato Chile Taxis” o el “Sindicato”) presentó una demanda ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“TDLC”) en contra de Maxi Mobility Chile II SpA (“Cabify”), Uber Chile SpA (“Uber Chile”), e Inversiones Easy Taxi Chile Limitada (“Easy Taxi”) en la cual les imputó haber vulnerado el Decreto Ley N° 211 (“D.L. N° 211”), mediante conductas constitutivas (i) de competencia desleal, debido a la infracción de cierta normativa legal (tributaria, laboral y propia del transporte público de pasajeros) y por aprovecharse de la reputación de los taxis para desviarles clientela; (ii) de precios predatorios; y (iii) de abuso de posición dominante por medio de la fijación de precios. (causa rol C N° 319-17)

En junio del mismo año un grupo de 150 taxistas (“Grupo de Taxistas”) presentaron una demanda ante el mismo tribunal en contra de Uber Chile, acusándola de infringir el artículo 3 letra c) del D.L. N° 211, por actos de competencia desleal consistente en infracción de normas propias del transporte público de pasajeros. (causa rol C N° 320-17)

En mayo de 2019 el TDLC ordenó acumular ambas causas.

La [sentencia definitiva](#) se dictó el pasado 15 de marzo de 2021. En síntesis, el TDLC rechazó ambas demandas concluyendo que las demandantes no aportaron antecedentes suficientes que permitieran acreditar las conductas imputadas.

2. SENTENCIA DEL TDLC

1. Mercado relevante

Diferentes definiciones de mercado relevante: “Que, en el informe económico acompañado por Cabify a fojas 340 (‘Informe Económico’) (2), se analiza la participación que tendrían las empresas demandadas bajo diferentes definiciones del mercado relevante, considerando, en particular los siguientes: (a) transporte privado remunerado de pasajeros, (b) transporte individual remunerado de pasajeros en vehículos livianos, privados y públicos, (c) transporte remunerado de pasajeros en vehículos con aplicación (plataforma tecnológica) para solicitar y pagar el servicio, (d) transporte individual de pasajeros en vehículos menores, remunerado o no, y (e) transporte público de pasajeros más Cabify y los otros servicios demandados. Según indica el referido Informe Económico, los cálculos acompañados se basan en la Encuesta Origen Destino (‘EOD’) del año 2012, proyectada a 2017, según variación anual observada por categoría entre la EOD 2001 y la EOD 2012. Cabe señalar que, según declaran los informantes, el ámbito geográfico es el Gran Santiago con la extensión definida para la EOD 2012, y que para Cabify y los servicios de las otras demandadas se utilizó información pública aparecida en prensa y estimaciones propias de la empresa (fojas 348)”. (considerando nonagésimo cuarto).

La posición dominante no solo depende de una alta participación de mercado. También se deben considerar otros aspectos estructurales del mercado analizado, como barreras a la entrada, poder de contrapeso o exigencias de exclusividad: “Que, sin perjuicio de las sustanciales diferencias entre las definiciones de mercado relevante y de la relativamente baja participación de mercado efectiva de las demandadas bajo la mayoría de las definiciones analizadas, la participación de un agente económico en el mercado relevante

¹ Elaborado por los economistas Felipe Morandé y Juan Esteban Doña.

solo es indicativa de su eventual posición dominante. Así lo entienden la doctrina y jurisprudencia comparadas, cuando enfatizan que se deben considerar otros aspectos estructurales del mercado y la evidencia económica distinta de las participaciones de mercado para determinar si existe una posición de dominio (V.gr. barreras a la entrada, poder de contrapeso o exigencias de exclusividad). En el mismo sentido se ha resuelto por este Tribunal (Sentencia N° 174/2020, c. 125°). En el caso particular del escenario (c), en que Uber Chile tendría un 80% de participación, la prueba rendida en el proceso da cuenta que no existen barreras a la entrada relevantes para la creación de aplicaciones del tipo que utilizan las demandadas, que es posible su utilización en forma simultánea por parte de los usuarios (pasajeros o conductores) y que no hay exigencias de exclusividad asociadas a una aplicación en particular para participar en este mercado del producto.” (considerando nonagésimo octavo).

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

2. Competencia desleal

i. Por infracción de normas

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

Primer requisito – acto de competencia desleal: “Que, en relación con el primer requisito, existe una definición legal sobre el concepto de acto de competencia desleal y, por tanto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 20 del Código Civil, debe dársele dicho significado. En efecto, el artículo 3° de la Ley N° 20.169 señala que ‘es acto de competencia desleal toda conducta contraria a la buena fe o a las buenas costumbres que, por medios ilegítimos, persiga desviar clientela de un agente del mercado’. De esta manera, este concepto ha sido el que ha utilizado este Tribunal al conocer acusaciones sobre este tipo de prácticas (V.gr. Sentencia N°164/2018, c. 6°; Sentencia N° 131/2013, c. 62°; y Sentencia N° 130/2013, c. 5°)”. (considerando trigésimo).

Segundo requisito – Posición dominante actual o potencial: “Que, por su parte, en lo que concierne al segundo requisito, para que las conductas de competencia desleal puedan ser reprochadas en esta sede es menester que se acredite que quien las haya cometido tenga una posición dominante o pueda razonablemente adquirirla en virtud de dichos comportamientos desleales porque, de lo contrario, no existiría un conflicto de interés público que amerite dicha intervención, sino que se trataría de un interés privado que debería resolverse en otra sede (los tribunales civiles, de conformidad con la Ley N° 20.169)

De este modo, este elemento es el que distingue el ámbito de competencia en una y otra sede, pues de lo contrario no habría diferencia alguna entre un ilícito de naturaleza civil y uno de libre competencia”. (considerando trigésimo primero).

Requisitos para que la infracción de normas constituya un acto de competencia desleal: “Que, establecido lo anterior, es necesario determinar si la infracción de normas que se imputa puede configurar, y bajo cuáles supuestos, un acto de competencia desleal de aquellos previstos en el artículo 3, letra (c) del D.L. N° 211. Esta hipótesis no se encuentra consagrada en la legislación chilena, sino que ha sido desarrollada por el derecho comparado y la doctrina. En este sentido, el informe de fojas 1457 (2), identifica adecuadamente los elementos que se exigen en otras jurisdicciones (V.gr. Colombia, España y Argentina). En particular, se exige que (i) exista prejudicialidad, vale decir, que la vulneración de la norma sea previamente declarada por el regulador sectorial o el órgano jurisdiccional con competencia sobre la materia; (ii) que el infractor obtenga una ventaja competitiva a consecuencia de la infracción de normas; y (iii) que dicha ventaja sea significativa”. (considerando trigésimo quinto) .

Las demandantes no acreditaron el requisito de prejudicialidad: “Que, como se analizará a continuación, a fojas 1769 y fojas 2192, el Sindicato Chile Taxis acompañó una serie de documentos que no tienen la idoneidad ni la entidad para acreditar que la autoridad competente hubiere declarado que Uber Chile, Uber International B.V., Cabify o Easy Taxi infringieron alguna de las normas a que alude su demanda”. (considerando trigésimo noveno).

Normas propias del transporte público de pasajeros

La demandante no acreditó que las demandadas hayan infringido la normativa que regula el transporte público de pasajeros: “Que la referida demandante sustentó las acusaciones relativas al supuesto incumplimiento de las demandadas a la normativa aplicable al transporte de pasajeros en respuestas recibidas por ésta de parte de la Presidencia de la República (fojas 1736), el Ministerio de Obras Públicas, (fojas 1750), Carabineros de Chile (fojas 1766) y la Subsecretaría de Transportes (fojas 1748, 1755, 1758, 1759, 1760, 1761, 1762 y 1763). (...)”. (considerando cuadragésimo sexto) “Que, como se puede observar, los documentos a que se refieren los considerandos cuadragésimo séptimo a quincuagésimo segundo dan cuenta de declaraciones de las autoridades señalando que el organismo competente para determinar la legalidad de la actividad de las demandadas es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. A su vez, sugieren que la operación de estas aplicaciones no está regulada, salvo a lo referido a la inscripción de los vehículos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros. Con todo, tal como se indicó en el considerando quincuagésimo primero, la información sobre fiscalizaciones a la inscripción en dicho registro resulta insuficiente para poder concluir que se trataba de vehículos relacionados con las demandadas. Por consiguiente, no se ha acreditado la infracción a la normativa de transporte atribuida a Uber Chile, Uber International B.V., Easy Taxi y Cabify”. (considerando quincuagésimo cuarto).

Las actividades de las demandadas no se encuentran actualmente reguladas. Lo anterior no es indiciario de ilegalidad: “Que, a mayor abundamiento, respecto a la naturaleza de la actividad que las demandadas desarrollan y su sujeción a la normativa aplicable al transporte público de pasajeros, la Excma. Corte Suprema ha señalado que en Chile no existe una regulación de dicha actividad aún. Al efecto, resolvió que “[q]ue, como es de

2 Elaborado por los abogados Javier Velozo y Pablo Pardo.

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

Regulación de las aplicaciones de transporte de pasajeros. Referencia al proyecto de ley en curso: “Que, en ese orden de ideas, el Mensaje de un proyecto de ley actualmente en tramitación ante el Congreso Nacional, que busca regular a las aplicaciones de transporte de pasajeros, se refiere a las empresas que desarrollan ridesourcing, que se define como los servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados a través de aplicaciones con conductor, como el modelo de negocios desarrollado por las demandadas (en este sentido, la literatura califica a Uber y a empresas como las demandadas, como servicios de ride-sourcing. Por ejemplo, véase OECD, Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services – Background Note, DAF/COMP/WP2, 2018). A su vez, en el Mensaje se advierte que la irrupción de esta clase de empresas, que califica como tecnologías disruptivas, requieren de una nueva regulación toda vez que han revelado que los marcos regulatorios vigentes ‘no resultan suficientes para establecer reglas a esta industria, y que por tanto se debe avanzar en instrumentos normativos que no queden atados a una tecnología en particular’ (Mensaje 077-366, 2018, Boletín N° 11934- 15, p. 2, a fojas 1665)”. (considerando quincuagésimo sexto).

Las demandadas prestan un servicio basado en ‘tecnologías disruptivas’. Esta disrupción debe ser resuelta por el legislador y las autoridades sectoriales pertinentes: “Que los antecedentes referidos en los considerandos anteriores dan cuenta de que, a nivel conceptual y tal como propone la literatura económica, el servicio que prestan las demandadas corresponde a las innovaciones o tecnologías disruptivas (término acuñado originalmente por Bower y Christensen, Disruptive Technologies: Catching the Wave, 73 Harvard Business review, 43, 1995), vale decir, aquellas que tienen la capacidad de reestructurar los mercados existentes o crear nuevos mercados, comprendiendo no sólo nuevos productos y procesos productivos, sino que también nuevos modelos de negocios (véase OCDE, Hearing on Disruptive Innovation, DAF/COMP, 2015, p. 2). Así, se diferencian de aquellos casos en que los avances tecnológicos solo permiten la mejora incremental de

a calidad de un bien o servicio requiriendo, por consiguiente, cambios de carácter paulatino en los procesos productivos. En particular, las aplicaciones para transporte, como las que ofrecen las demandadas, tienen la capacidad de crecer rápidamente y a nivel global porque utilizan Internet y generan externalidades de red (A. de Streel, OCDE, The Impact of Disruptive innovations on competition law enforcement, DAF/COMP/G, 2015, 16, p. 2). En ese contexto, surgen desafíos de política pública, toda vez que el regulador debe evaluar la idoneidad y eficiencia de la regulación de transporte existente a la luz de estas innovaciones disruptivas y, a su vez, al concluir su diagnóstico, debe adoptar una opción regulatoria que propenda a potenciar el proceso competitivo en el mercado. En definitiva, dilucidar este punto es algo que debe resolver el legislador y las autoridades sectoriales pertinentes”. (considerando quincuagésimo séptimo).

Normas tributarias

Las demandantes no acreditaron que las demandadas hayan infringido la normativa tributaria: “Que, en suma, tampoco es posible tener por acreditado que las demandadas hayan incumplido la normativa tributaria que les resulta aplicable”. (considerando sexagésimo).

Normas laborales

Las demandantes tampoco acreditaron que las demandadas hayan infringido la normativa laboral: “Que, por tanto, los antecedentes allegados al proceso no permiten acreditar que las empresas demandadas hayan incumplido normativas de carácter laboral”. (considerando sexagésimo tercero).

ii. Por aprovecharse de la reputación de los taxis para desviarles clientes

Las demandantes no acreditaron que las demandadas se hayan aprovechado de la reputación de los taxis. “Que, los demandantes no aportaron antecedente alguno que permita establecer que Uber Chile, Uber International B.V., Cabify y Easy Taxi se aprovecharon de la reputación de los taxis para inducir a error a los consumidores del servicio de transporte ofrecido a través de las plataformas que las demandadas operan. Por el contrario, las declaraciones de testigos cuyas transcripciones rolan a fojas 1154, 1157 y 1839 indican que, respecto de los usuarios de la aplicación Uber, ellos dan cuenta de su preferencia en razón de sus diferencias con el servicio entregado por los taxis. (...)” (considerando sexagésimo noveno).

3. Abuso de posición dominante

Elementos de una conducta anticompetitiva unilateral: “Que, para configurar una conducta anticompetitiva unilateral, como se ha resuelto en esta sede, es necesaria la concurrencia de dos elementos, uno estructural y otro conductual: ‘El primer elemento es la posición de dominio. Esta posición supone que el comportamiento debe ser desplegado por un agente económico que tiene un poder de mercado sustantivo y que puede actuar con independencia de otros competidores, clientes y proveedores, porque no existe una presión competitiva eficaz que pueda ser ejercida contra él –esto es, un poder disciplinador por parte de los competidores actuales o potenciales o bien, de un eventual poder de contrapeso–, de modo que está en posición de fijar condiciones que no habrían podido ser obtenidas de no mediar la existencia de ese alto poder de mercado’ (V.gr. Faull and Nikpay, The EU Law of Competition, 3rd Edition, Oxford University Press, 2014, pp. 358 y 359). Por su parte, el segundo elemento es el comportamiento abusivo por parte del agente dominante, en el mercado relevante previamente definido, que debe producir

.....

efectos anticompetitivos o tener la potencialidad de hacerlo (véase Elhauge, Einer & Geradin Damien, *Global Competition Law and Economics*, 2nd Edition, 2011, p. 344). A este elemento se refiere el D.L. N° 211 como ‘explotación abusiva’, en su artículo 3 literal (b) (véase Sentencia N° 174/2020, c. 88°).” (considerando septuagésimo cuarto).

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

Elemento estructural – solo una firma puede tener posición dominante en un mercado: “Que en lo que concierne al elemento estructural (dominancia), por definición sólo una firma puede tener una posición de dominio en un mercado (véase ‘single dominance’, que se define como la situación en que ‘una única firma es dominante’, en contraste con la dominancia colectiva que ‘surge en mercados oligopólicos cuando las firmas son interdependientes entre sí y se dan cuenta de que competir entre ellas es, en definitiva, contraproducente y, por tanto, se comportan “como si” hubieran coordinado su comportamiento en el mercado’, traducción libre, R. O’Donogue and J. Padilla, *Bloomsbury, The Law and Economics of article 102*, 2013, p. 142). Ello se debe a que, como se señaló, el reproche que puede eventualmente ser efectuado a las conductas unilaterales radica, precisamente, en que ellas suponen que el abuso se ejerce por un agente económico concreto que puede actuar con independencia de otros competidores y del mercado porque no existe una presión competitiva eficaz que pueda ser ejercida contra él, de modo que está en posición de influir con su actuar en el precio del mercado y de fijar condiciones (V.gr. aumentar el precio, reducir la calidad o innovación) por un período significativo de tiempo y de manera rentable, esto es, sin atraer nuevos entrantes ni perdiendo ventas en favor de competidores que no habrían podido ser obtenidas de no mediar la existencia de esa dominancia”. (considerando septuagésimo sexto).

Elemento estructural (prevención del ministro Paredes) – si puede existir posición dominante por más de una firma, sin que ello requiera colusión o paralelismo. “Que la teoría económica, a partir del trabajo de Chamberlin, E. (*Theory of Monopolistic Competition*, Cambridge, MA., Harvard University Press, 1933), ha tenido influencia decisiva, cambiando el análisis respecto de los agentes que pueden abusar de su dominancia y mostrando que sí puede existir dominancia por más de una firma, sin que ello requiera colusión o paralelismo: (...) Que, en base a esta visión, no deben descartarse a priori conductas de abuso por parte de distintas empresas que, sin estar coordinadas, sí pueden abusar a través de una misma conducta. Que así, la diferenciación entre conductas unilaterales y las ejercidas por más de una firma simultáneamente, pero sin coordinación, parece para los propósitos de la libre competencia, un tema más semántico que fundamental y que esa diferenciación no debiera dejar sin análisis y eventualmente sanción, conductas que consideradas evidentemente anticompetitivas por una firma, las sean, en determinados contextos, efectuadas por más de una firma; (...) Que ello es consistente con la Sentencia de la Excelentísima Corte Suprema Rol N° 73.923-2016, del 25

de junio de 2018, que finalmente condenó a tres empresas por acciones anticompetitivas. En efecto, pese a que las conductas reprochadas en la demanda de Conadecus en contra de empresas de telecomunicaciones, debía ser analizada, según el TDLC, como una vulneración del artículo 3º, inciso primero, letra b), del Decreto Ley N° 211, la Corte Suprema acogió el recurso de reclamación, estableciendo que las Demandadas incurrieron en una conducta anticompetitiva, infringiendo genéricamente el artículo 3º del Decreto Ley N° 211.” (páginas 58 a 60).

La demanda no señaló específicamente el elemento estructural. Tampoco fue acreditado durante el proceso: “Que, en el caso sub lite, la demandante se refiere únicamente al elemento conductual, haciendo referencia a una conducta unilateral consagrada en el artículo 3 letra (b): ‘[...] la explotación abusiva de una posición dominante en el mercado fijando precios de compra o de venta’ (fojas 75). Sin embargo, no indica ni acredita durante el proceso, en concreto, cuál de las demandadas poseería una posición dominante. Más aun, no aportó prueba alguna sobre sus participaciones de mercado, que sean indiciarias de poder de mercado o de barreras a la entrada (punto de prueba N°1 del auto de prueba, a fojas 1598). (...)” (considerando septuagésimo octavo). “Que, en definitiva, la falta de imputación específica de una posición de dominio vulnera los requisitos legales que permiten al Tribunal juzgar las conductas señaladas. En el contexto del D.L. N° 211, –se reitera– la fijación de precios de compra o venta se enmarca específicamente en la letra (b) del artículo 3º, que claramente exige dicha posición. Se trata, entonces, de una materia que no puede ser juzgada en esta sede en las condiciones en que ha sido expuesta en la demanda y su aclaración de fojas 79”. (considerando septuagésimo noveno) .

4. Precios predatorios

La predación exige una posición dominante actual o potencial. “Que, precisamente es la existencia de dominancia, aunque sea potencial en este caso, lo que permite a este Tribunal pronunciarse sobre una imputación de predación. No es suficiente señalar indeterminadamente que cualquier firma del mercado (o cualquiera dentro de un grupo más acotado) puede ‘alcanzar’ dicha posición, pues ello es inherente a un comportamiento competitivo habitual en el mercado (V.gr. ‘la perspectiva de obtener (cierto) poder de mercado es un factor determinante para que las firmas inviertan en innovación de sus productos o procesos. Por ello, la política de competencia normalmente no se preocupa del poder de mercado en sí mismo, sino que se enfoca en las maneras en que el poder de mercado se mantiene o incrementa a través de mecanismos anticompetitivos’, traducción libre, Faull & Nikpay, The EC Law of Competition, 2nd Edition, Oxford University Press, 2007, p. 62). En otras palabras, en un escenario de indeterminación subjetiva, cualquier firma está siempre en posición de ‘alcanzar’ una posición de dominio en un mercado relevante, lo que haría superfluo el requisito estructural de la conducta. Por ello, la determinación de la conducta exige que al menos se indique con precisión al agente económico que eventualmente podría alcanzar tal posición. Luego de ello, el análisis de la evidencia aportada al proceso determinará si esa potencialidad es plausible.” (considerando octogésimo segundo) “Que, a pesar de que los precios predatorios se encuentren consagrados en la letra (c) del artículo 3 del D.L. N° 211 –y no en el literal (b) sobre la explotación abusiva de una posición dominante–, en ausencia de un poder de mercado sustantivo o de la posibilidad real de alcanzarla, la conducta es incluso del todo irreprochable. Ello se debe a que la conducta objetiva en una predación es, en esencia, ‘cobrar precios bajos’ (esto es, bajo una medida relevante de costos), lo que puede ser compatible con una situación de competencia, o bien con una situación carente de racionalidad económica en ausencia de un propósito anticompetitivo específico.” (considerando octogésimo tercero).

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

3. FICHA JURISPRUDENCIAL

ÓRGANO COMPETENTE	• Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.
TIPO DE ACCIÓN	• Demanda
CONDUCTA	• Competencia desleal, precios predatorios y abuso de posición dominante
PARTES	• Sindicato Chile Taxis y Grupo de Taxistas contra Cabify, Uber Chile, Uber International B.V. e Easy Taxi
ROL	• C N° 319-17 (C N° 320-17 acumulada)
N° SENTENCIA	• 176 / 2021
FECHA	• 15 de marzo de 2021
RESULTADO	• Rechazada
HECHOS	• Las demandantes imputan a las demandadas la realización de conductas constitutivas de (i) competencia desleal, (ii) precios predatorios y (iii) abuso de posición dominante
MERCADO RELEVANTE	• Diferentes definiciones (ver páginas 2 a 3 supra).
TEORÍA DE DAÑO APLICADA POR LA AUTORIDAD	• N/A

REFERENCIAS

Sentencia N° 176 / 2021 TDLC.