

Santiago, treinta y uno de julio de dos mil diecisiete.

Vistos:

Se reproduce la sentencia en alzada, previa eliminación de sus fundamentos quinto a undécimo:

Y se tiene en su lugar y además presente:

Primero: Que, en este recurso de protección caratulados "Gremio de Taxistas de la ciudad de Iquique contra UBER Chile SpA", el Gremio de Taxistas de la ciudad de Iquique solicita que se declare ilegal la actividad realizada por la empresa Uber Chile SpA, actividad que hace consistir en el reclutamiento, incentivo y captación de particulares sin la licencia de conducir apropiada, para realizar servicios de transporte, obteniendo con ello un beneficio económico y, trasgrediendo de paso la Ley de Tránsito y los Decretos N° 212 y N° 80 ambos del Ministerio de Transportes que regulan el transporte público de pasajeros; situación de trasgresión que es negada por la recurrida que indica, desde lo formal por una parte, que quienes recurren no tienen la legitimidad activa de accionar, ya que la de protección no es una acción de carácter popular y, por la otra alegan la ausencia de legitimidad pasiva, puesto que no ejerce el transporte de pasajeros que se le imputa, y, en cuanto al fondo señala que su actividad se limita a poner a disposición de eventuales usuarios una aplicación tecnológica que permite



conectar a personas que desean transportarse con personas que están dispuestas a prestar el referido servicio, por lo que no puede ser catalogada de ilegal, sino que por el contrario se trata de una actividad que carece de regulación en Chile y que, al no estar prohibida debe ser amparada por la garantía del número 21 del artículo 19 de la Constitución Política de la República.

Segundo: Que, como es de público conocimiento, la incorporación en Chile del uso de las aplicaciones tecnológicas Uber y Cabify, ha generado diversos cuestionamientos, los que van desde la legalidad de la actividad a conflictos generados entre los transportistas autorizados y aquellos que utilizan la aplicación como "socios conductores".

Estos llevaron a revisar la aplicabilidad de la normativa vigente y la conclusión a la que se ha arribado la autoridad, es que la actividad no se encuentra regulada a consecuencia de lo cual se encuentra hoy en tramitación ante el Congreso Nacional una propuesta legislativa que busca regularla y que en su mensaje sostiene *"El surgimiento de estas plataformas tecnológicas, sin embargo, se ha dado en el marco del mercado de transporte remunerado de pasajeros, que en nuestro país se encuentra regulado por razones de congestión, seguridad y protección del medio ambiente. Así, por ejemplo, el parque de taxis básicos, colectivos y de turismo se encuentra congelado por la ley*



N° 20.867, publicada en noviembre de 2015, por acuerdo unánime de ambas cámaras del Congreso Nacional. Además, el funcionamiento de esos servicios se encuentra condicionado a la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, a la posesión por parte de sus conductores de una licencia profesional, a la regulación de tarifas y al cumplimiento de ciertas características técnicas y de presentación por parte de los vehículos, entre otras."

Luego de reconocer los problemas que ha generado la introducción de esta modalidad y la necesidad de darles una solución integral, advierte que "la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del H. Senado convocó a una mesa de trabajo que tuvo por objeto recibir la opinión de gremios del transporte público, académicos, autoridades y expertos, sobre las posibles soluciones a la operatividad de los sistemas de transporte remunerado de pasajeros que utilicen plataformas tecnológicas" y concluye que "todos los invitados estuvieron de acuerdo con la necesidad de incorporar tecnologías en el transporte remunerado de pasajeros, y que la referida incorporación de tecnologías requiere una actualización de la normativa que rige al transporte remunerado de pasajeros del país. Además, aparece con claridad que una solución consistente en prohibir el funcionamiento de estas plataformas tecnológicas sería ineficiente en el largo plazo y que,



cualquiera sea la solución por la que se opte, se debe tender especialmente a controlar la sobreoferta y, en general, a disminuir las externalidades negativas, especialmente la congestión.

Y establece asimismo la necesidad que la normativa que regule la actividad se haga cargo de cuestiones relativas a 3 ámbitos de acción, a saber :“ (1) establecer condiciones de funcionamiento a las plataformas tecnológicas que intermedien servicios de transporte remunerado de pasajeros, en orden a identificar a sus representantes y establecer mecanismos que permitan controlar la congestión y velar por la seguridad de los pasajeros; (2) establecer sanciones ejemplares a quienes incurran en conductas que atenten contra la confianza de los usuarios; y (3) impulsar la incorporación de tecnologías en los servicios de transporte remunerado de pasajeros, que permitan mejorar la calidad de los servicios y entreguen mayor información a las autoridades sobre desplazamientos, de manera de implementar políticas de movilidad adecuadas a la realidad”, reconociendo con ello el desafío regulatorio que implica la llegada de estas nuevas tecnologías al desarrollo del transporte remunerado de pasajeros.

Tercero: Que así las cosas, de lo reseñado, se puede concluir que la cuestión propuesta en el caso sub-lite no corresponde dilucidarla por medio de la presente acción



cautelar, puesto que ésta no constituye una instancia de declaración de derechos sino que de protección de aquellos que, siendo preexistentes e indubitados, se encuentren afectados por alguna acción u omisión ilegal o arbitraria y, por ende, en situación de ser amparados, presupuesto que en la especie no se configura, toda vez 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.

Cuarto: Que en virtud de lo razonado, el presente recurso de protección no está en condiciones de prosperar, sin perjuicio de otras acciones o gestiones que pudieren corresponder a la parte recurrente en el contexto señalado.

De conformidad, asimismo, con lo dispuesto por el artículo 20 de la Constitución Política de la República y en el Auto Acordado de esta Corte sobre la materia, **se confirma** la sentencia apelada de diecisiete de marzo de dos mil diecisiete, pronunciada por la Corte de Apelaciones de Iquique.



Se previene que el Ministro señor Muñoz concurre al acuerdo, pero no comparte el razonamiento tercero, puesto que, en su concepto los poderes colegisladores deben atender la regulación de la materia y, entre tanto las autoridades administrativas y políticas deben aplicar la normativa vigente, esto es, la Ley 18.290, en especial sus artículos 1, 2 N° 28 y 44, 4, 12, 84 a 88, 184, 200 N°s 2, 4, 21 y 26, 201 N° 1 y 204.

Regístrese y devuélvase.

Redacción a cargo de la Ministra Sra. Sandoval.

Rol N° 10.210-2017.

Pronunciado por la Tercera Sala de esta Corte Suprema integrada por los Ministros Sr. Sergio Muñoz G., Sra. Rosa Egnem S., Sra. María Eugenia Sandoval G., y Sr. Carlos Aránguiz Z., y el Abogado Integrante Sr. Álvaro Quintanilla P. No firma, no obstante haber concurrido al acuerdo de la causa, el Abogado Integrante señor Quintanilla por estar ausente. Santiago, 31 de julio de 2017.

SERGIO MANUEL MUÑOZ GAJARDO
MINISTRO
Fecha: 31/07/2017 10:48:24

ROSA DEL CARMEN EGNEM SALDIAS
MINISTRA
Fecha: 31/07/2017 10:48:24

MARIA EUGENIA SANDOVAL GOUET
MINISTRA
Fecha: 31/07/2017 10:48:25

CARLOS RAMON ARANGUIZ ZUÑIGA
MINISTRO
Fecha: 31/07/2017 10:48:26



En Santiago, a treinta y uno de julio de dos mil diecisiete, se incluyó en el Estado Diario la resolución precedente.

