

RECURSO DE RECLAMACIÓN

H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

RODRIGO ALEJANDRO LOGAN SOTO, abogado, CNI 14.545.944-3, en representación de **SINDICATO CHILE TAXI**, ambos domiciliados para estos efectos en Huérfanos 863, oficina 817-818, comuna de Santiago, Región Metropolitana; en causa ROL C-319-2017, autos caratulados “**DEMANDA DE SINDICATO DE TRABAJADORES INDEPENDIENTES CHILE TAXI CONTRA MAXI MOBILITY CHILE II SPA. Y OTROS.**”, A este H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia:

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27 del Decreto Ley N°211, vengo, dentro de plazo legal, en interponer Recurso de Reclamación, para ante la Excm. Corte Suprema, en contra de la Resolución 176/2021, de fecha 15 de Marzo del año 2021, notificada a esta parte con data 16 marzo del mismo año, solicitando su modificación, en los términos que se expresaran al término de este recurso, de acuerdo con los fundamentos de hecho y de derecho que a continuación paso a exponer.

I. ANTECEDENTES DEL CASO

La constitución política en el art. 19 n° 21 establece la facultad e cualquier persona de desarrollar una actividad económica que no sea contraria a la moral, la ley o buenas costumbres.

El art. 582 establece el derecho de propiedad como vehículo para desarrollar una actividad económica tiene una función social, porque se puede disponer de este derecho arbitrariamente, siempre que no sea contra ley o contra derecho ajeno.

Que el mercado relevante tiene una asimetría, la cual consiste en un monopolio legal, es decir los únicos habilitados para el desarrollo de la actividad en el mercado relevante son los habilitados por los medios legales.

Ahora bien, si lo miramos desde el punto de vista del consumidor este es un mercado con precios regulados, lo cual implica que los prestadores deben competir por servicio y no utilizar la estrategia de competencia por precios (Michael Porter).

En cuanto a la función social que debe cumplir la propiedad en las empresas de transporte remunerado de pasajeros, se ve reflejada en la obligatoriedad de estos de tener seguros adicionales contra accidentes, revisiones periódicas de los vehículos cada seis meses, licencia profesional de sus conductores e inscripción de sus vehículos en un registro público y nacional entre otras; todos elementos que la contraria no tiene, vulnerando con ello flagrantemente la seguridad de los usuarios del mercado relevante.

Continuando, es importante dejar en claro que cada uno de los prestadores del Sindicato de Chile Taxis tiene una carga impositiva establecida en la ley, lo cual por se los transforma en empresarios individuales y proveedores de servicios, por lo cual además de las normas del tránsito les es aplicable las normas de la ley 19496, argumento indefectible que transforma en falaz el argumento de que no es posible fiscalizar las normas sobre calidad de servicio en nuestros clientes y ese argumento está en el mensaje presidencial N°181-364.

Que en el giro y objeto de los demandados en su escritura parece que son plataformas tecnológicas, y no empresas de transporte remunerado de pasajeros, con lo cual dejan fuera de la regulación estatal al respecto, traspasando la responsabilidad de la operación a sus socios conductores.

Nuestros clientes pagan impuesto directo e indirecto por el desarrollo de su función, lo cual además de ir a arcas fiscales según establece la ley 18290 es destinado a reparar las calles y a financiar la unidad operativa de control de tránsito para la descongestión del parque vehicular.

Por ley nuestros clientes están obligados a contratar y pagar imposiciones a los choferes que tengan a su cargo, dado que son considerados una empresa individual, dando con ello formalidad al mercado del trabajo, cuestión que jamás ha ocurrido con los demandados, principalmente porque su modelo de negocios es uno de participación mixta.

El legislador en todas las normas sobre competencia ha establecido el rebus sic standibus, es decir que se deben ejecutar los actos de buena fe y en pro siempre

del bien común, entendiendo que somos mores gregario que dependemos unos de otros en la sociedad, es decir aplicamos el sistema kantiano de que una libertad termina donde comienza la del otro, por lo cual la competencia en el mercado económico siempre debe ser entre agentes económicos que están equivalencia de condiciones, no en igualdad.

II. OBSERVACIONES A LA SENTENCIA

A. COMPETENCIA DESLEAL.

Que respecto, a la competencia desleal es importante tener presente lo dispuesto en la Ley 20169, la cual regula la competencia desleal, y que en su artículo 1, sostiene que *“Esta ley tiene por objeto proteger a competidores, consumidores y, en general, a cualquier persona afectada en sus intereses legítimos por un acto de competencia desleal.”*. Así las cosas, el artículo 3 del texto legal señalado, sostiene: *“En general, 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.”*.

En efecto, y continuando con la línea argumental, 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”*.

Así, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en su considerando Trigésimo Segundo sostiene:

“Que, en específico, ello supone que la competencia de este Tribunal se circunscribe a aquellos actos de competencia desleal solo en cuanto estos tengan al menos la aptitud de producir efectos anticompetitivos y exista una relación de causalidad entre el acto imputado y la posición dominante del demandado o su razonable expectativa de adquirirla (véase a este respecto, informe en derecho, fojas 1490). En otras palabras, solo pueden juzgarse aquellas actuaciones que pueden vulnerar el bien jurídico tutelado en esta sede, vale decir, el proceso competitivo;”.

Además en el considerando Trigésimo Cuarto sostiene:

“Que, de esta forma, según se ha resuelto (V.gr. Sentencia N° 155/2016, c. 4°), sólo en el evento que este Tribunal alcance la convicción de que los hechos denunciados constituyen efectivamente actos de competencia desleal, se examinará a continuación si ellos han tenido por objeto alcanzar, mantener o incrementar una posición de dominio;”

Por otra parte, en el considerando Trigésimo Octavo señala:

“Que, entonces, corresponde constatar, en concreto, si existen antecedentes en el expediente que den cuenta de que las demandadas han vulnerado las normas a que se refiere cada libelo acusatorio, vale decir, aquellas que regulan el transporte público de pasajeros, las normas laborales y tributarias;”

En este sentido, es menester reafirmar que las empresas Uber Chile Spa, Maxi Mobility Chile II SpA, comúnmente conocida como Cabify e Inversiones Easy taxi Chile Limitada prestan servicios en Chile, dedicándose al transporte informal de pasajeros, mediante el uso de una aplicación desde la cual los usuarios solicitan el servicio de transporte, y a la fecha de ello hoy cuenta con miles de conductores y usuarios, y que en desmedro de los taxis, cada una de las referidas empresas se dedica a articular una red masiva de transporte ilegal de vehículos de transporte público, sin cumplir las exigencias que la ley establece al efecto, de manera que contratan choferes que sin estar sometidos a las normativas legales, se dedican al transporte informal de pasajeros mediante el uso de una aplicación desde la cual los usuarios solicitan el servicio de transporte, provocando de esta forma una gran ventaja competitiva en el mercado de los taxis al no asumir los costos que implica cumplir la regulación a la que estos están sometidos. Por ende, el objetivo principal de este recurso es que el tribunal dicte las medidas necesarias para conservar las condiciones de igualdad en la prestación de servicios.

A mayor abundamiento, las empresas demandadas con su accionar fuera de toda la legalidad vigente ha realizado innumerables acciones de competencia desleal en contra de los demandantes de autos, ya que al intervenir en el regulado mercado del transporte público

en Chile a través de su plataforma o también mal llamada ‘Aplicación’, por medio de la cual establece tarifas por el servicio de transporte ofrecido por sus ‘socios conductores’, a pesar que según la legislación chilena, las tarifas de transporte remunerado de pasajeros (TAXIS) está regulada expresamente por la autoridad.

Por otra parte su accionar desleal facilita que participen en un mercado completamente reglado por la autoridad actores que no cumplen con ninguno de los requisitos exigidos por la ley para poder participar de este mismo mercado.

INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA APLICABLE AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

El tribunal en su considerando Quincuagésimo Cuarto sostiene:

*“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 la 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;”

Respecto a este punto, debemos señalar que si a las empresas demandadas se les declara como empresas de transportes, tendrán derechos y obligaciones con el usuario final que ahora no asumen, y asimismo, una responsabilidad para con sus conductores, es decir, si operan de facto como una empresa de transporte, serán responsable de todo el proceso al igual que una empresa de taxistas.

Por lo tanto, no debemos olvidar la obligatoriedad de las empresas de transporte de tener seguros adicionales contra accidentes, revisiones periódicas de los vehículos cada seis meses, licencia profesional de sus conductores e inscripción de sus vehículos en un registro público y nacional entre otras; todos elementos que la contraria no tiene, vulnerando con ello flagrantemente la seguridad de los usuarios del mercado relevante.

Para profundizar, no debemos olvidar que cada una de las referidas empresas se dedica a articular una red masiva de transporte ilegal de vehículos de transporte público, sin cumplir las exigencias que la ley establece al efecto, de manera que contratan choferes que sin estar sometidos a las normativas legales, se dedican al transporte informal de pasajeros mediante el uso de una aplicación desde la cual los usuarios solicitan el servicio de transporte.

Frente a la situación esgrimida, el Artículo 1° del Decreto Ley 212, promulgado en el año 1992 sostiene que: *“El presente reglamento será aplicable a los servicios de transporte nacional de pasajeros, colectivo o individual, público y remunerado, que se efectúe con vehículos motorizados por calles, caminos y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público de todo el territorio de la República.*

Toda persona o entidad que preste servicios de transporte de pasajeros en las condiciones descritas en el inciso precedente, sin cumplir con las normas legales y

reglamentarias vigentes, será sancionada de conformidad a lo señalado en el artículo 38° del presente reglamento, sin perjuicio de las demás sanciones que procedan.

Para estos efectos, se considera remunerado todo aquel servicio de transporte por el cual el prestador percibe una determinada remuneración en dinero o en especie avaluable en dinero, aun cuando dicha remuneración no provenga directamente de los usuarios del servicio.

Aún más claro es el artículo 4 que sostiene:

“Las personas o entidades que inscriban servicios en el Registro Nacional serán responsables de que en la prestación de éstos se cumplan todas las leyes, reglamentos, resoluciones y normas que les sean aplicables, vigentes en el presente o que se dicten en el futuro, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiere corresponderles.

Para hacer efectiva la responsabilidad de personas o entidades que inscriban servicios de transporte público de pasajeros, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá, por resolución fundada y previo informe del Secretario Regional respectivo, establecer la exigencia de constitución de garantías, como condición de operación de los servicios, pudiendo distinguir por tipo de servicio, modalidad o tipo de vehículo con que éstos se prestan. En todo caso, esta facultad deberá ejercerse de manera no discriminatoria, de modo de garantizar la igualdad en el tratamiento de los diversos tipos o modalidades de servicio.”

INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA TRIBUTARIA

En Chile, Uber tiene 2,3 millones de usuarios activos; cuenta con más de 70 mil conductores inscritos; el año pasado se habrían realizado más de 100 millones de viajes, y generado ingresos superiores a los US\$ 300 millones.

Todas estas cifras son solo parte del estudio «Tecnologías Disruptivas: Desafíos, Riesgos y Oportunidades», elaborado por la Comisión Nacional de Productividad (CNP). El informe, también considera que **si los choferes de Uber tributaran por renta presunta, aportarían US\$ 18 millones en impuestos**

Un aspecto crucial que aborda el informe y que tiene impacto en los ingresos fiscales es el de la no tributación de estas empresas internacionales en Chile, específicamente Uber, que radica sus operaciones en Holanda. Para cuantificar este efecto, la CNP sostiene que si se considera que los usuarios activos de la empresa son 2,3 millones y, de acuerdo a una encuesta realizada en la Región Metropolitana, un usuario activo realiza en promedio 46,8 viajes al año (3,9 al mes), por medio de esta plataforma se realizaron 107.640.000 viajes anuales.

Considerando un viaje promedio de 3 kilómetros, por una tarifa de \$1.650 -piso inferior, ya que no consideró la aplicación de una tarifa dinámica que, en promedio, puede alcanzar 1,5 veces el precio base-, el volumen de operaciones de Uber en Chile para el 2017 ascendería a unos US\$ 300 millones. De esta forma, la matriz holandesa de Uber BV habría recaudado por concepto de comisiones unos US\$ 88 millones.

El análisis de la CNP advierte que esta cifra implica que habrían ingresado a las arcas fiscales al menos US\$ 29,5 millones por el Impuesto Adicional a las remuneraciones por servicios prestados en el extranjero -considerado en la Ley de Impuesto a la Renta (LIR)-, y otros US\$ 4,5 millones si la firma cancelara el Impuesto al Valor Agregado (IVA) por correeduría.

Asimismo, se estima que, de aplicarles a los 70 mil conductores de Uber el criterio de tributar por renta presunta, como lo hacen actualmente los taxistas con «techo amarillo» -utilizando como referencia un vehículo con un avalúo fiscal de \$6,3 millones-, se recaudarían adicionalmente otros US\$ 18 millones.

En suma, el fisco habría recibido el año pasado poco más de US\$ 50 millones por este tipo de tributación, en una estimación que la propia CNP estima conservadora. «Uber lista a Chile entre los diez países de mayor uso de la plataforma, y el segundo en mayor uso en términos per cápita, por lo que es probable que esta cifra subestime el impacto real».

INCUMPLIMIENTO NORMATIVA LABORAL

El tribunal en su considerando Sexagésimo Cuarto declara:

“Que, como se puede apreciar en las consideraciones precedentes, las demandantes no aportaron prueba que demostrara los supuestos fácticos que daban lugar a sus acusaciones relativas a competencia desleal por infracción de normas. Al respecto, es menester considerar que corresponde al actor acreditar los hechos constitutivos de su pretensión. En este sentido, se ha sostenido que “la carga de la prueba sobre las acusaciones efectuadas recae en la demandante de manera que ella debe demostrar la veracidad de las proposiciones de hecho que sustentan su acción” (Sentencia N° 155/2017, c. 5°). Asimismo, en la Sentencia N° 169/2019 se rechazó la demanda en atención a que las partes no habían aportado antecedentes para precisar el mercado relevante, en específico, se señaló que “corresponde a la Demandante acreditar la posición de dominio de la demandada y demostrar si la conducta acusada impide, restringe o entorpece la libre competencia, o tiende a producir dichos efectos, cuestión que no hizo” (c. 6°);”

Asimismo, en su considerando Sexagésimo Quinto menciona:

“Que, a su vez, la Excm. Corte Suprema, a propósito del onus probandi en el procedimiento contencioso sustanciado ante este Tribunal, ha indicado que “es necesario tener presente que el peso de la prueba recae en la Fiscalía, la que debe suministrar las probanzas suficientes para adquirir la convicción de que las empresas sanitarias absueltas han incurrido en la conducta anticompetitiva imputada, por lo que no existe la infracción atribuida al fallo en el sentido que habría liberado a las absueltas del cargo de probar que los cobros no serían justificados” (Excm. Corte Suprema, Rol N° 5443-2009, Sentencia de 18 de mayo de 2010);”

Por otra parte, en su considerando Sexagésimo Sexto, sostiene:

Que, de este modo, en el caso de autos corresponde que tanto el Sindicato Chile Taxis así como el Grupo de Taxistas aporten los indicios, antecedentes y probanzas suficientes que permitan a este Tribunal tener por acreditadas las infracciones que han imputado;

Respecto a esto, debemos señalar que las plataformas virtuales han ido cambiando la forma en que presta servicios provocando distintos impactos tanto en el mercado como en las relaciones laborales. Esta tecnología ha modificado la forma de organización de las empresas surgiendo empresas dedicadas solo a poner en contacto clientes o usuarios con prestadores de servicios individuales. En este nuevo modelo de empresa los trabajadores subordinados desaparecen y, según algunos aparecen como independientes. Por ende, lo que hacen es tomar la prestación de un servicio, tradicionalmente ejecutada por un trabajador, y descentralizarla por medio de una convocatoria al llegar una gran cantidad de personas a ejecutar el servicio.

En este contexto, estas empresas utilizan tecnología de la información, normalmente disponible a través de plataformas web, tales como “aplicaciones” móviles en dispositivos habilitados para Internet, para facilitar las transacciones. Además, poseen sistemas de calificación basados en el usuario para el control de calidad, garantizando un nivel de confianza entre consumidores y proveedores de servicios que no se han reunido anteriormente previamente. También, ofrecen flexibilidad en sus horas de trabajo a quienes prestan servicios a través de plataformas de adaptación digital. Y por último, en la medida en que las herramientas electrónicas son necesarias para proporcionar un servicio, estas empresas dependen de que los trabajadores utilicen dichas herramientas.

En consecuencia, los demandados son empresas que proporcionan a sus clientes una red de transporte a través de una aplicación propia, mediante conductores registrados en sus servicios, generando en este caso problemas jurídicos relaciones con la naturaleza de la relación jurídica entre la plataforma y los conductores.

Respecto a esto, cabe recordar que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) sentenció en diciembre del año 2017 que Uber es un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte” y por ello no está incluido en la esfera de la libre prestación de servicios en general, "sino en la política común de transportes". En síntesis, los argumentos de esta sentencia, señala que las extensas prácticas de reclutamiento, entrenamiento y supervisión de Uber, los beneficios que entrega a los conductores bien calificados, las medidas que adopta en contra de aquellos que no cumplen los estándares de la empresa, los sistemas de retroalimentación de los clientes y las advertencias específicas

y otras notificaciones emitidas a los choferes y la determinación de tarifas por Uber, permiten sostener que ellos eran trabajadores dependientes y no independientes, por cuanto se encontraban bajo la supervisión, dirección y control de la empresa.

Por otro lado, con fecha de Octubre del año 2016 se falló la primera demanda laboral interpuesta en contra de Uber, por dos de sus conductores, apoyados por el sindicato GMB. De acuerdo a la sentencia, los demandantes alegaron ser titulares de ciertos derechos bajo las leyes británicas, como salario mínimo, vacaciones y licencia por enfermedad (BBC, 2016; The Register, 2016). El juez resolvió que los conductores británicos de Uber están realizando un “trabajo no medido”, tal como se define en la Regulación Nacional de Salario Mínimo 45 (*National Minimum Wage Regulation 45*). Por tanto, en adelante, la compañía debe pagarles el salario mínimo británico (The Register, 2016).

En estricto rigor, según el fallo (párrafo N° 87), cualquier organización: *(a) que maneje una empresa cuya actividad principal sea la de transportar personas desde dónde se encuentran a otro dónde quieren ir, y (b) que opere en parte a través de una compañía que cumple las responsabilidades reguladas de un operador de alquiler de vehículo privado, pero (c) que exige a los conductores y pasajeros que acuerden contractualmente que no proporcionan servicios de transporte (a través de UBV [el holding holandés de Uber] o Uber London Limited), y (d) recurriendo en su documentación a ficciones, lenguaje retorcido e incluso terminología nueva, merece un cierto escepticismo.*

Una de las ficciones a las que se refirió el juez sería la boleta de pasajeros Uber, que no sería tal ni tampoco se enviaría al pasajero y que el lenguaje torcido incluía como término contractual, que Uber fuera considerado “cliente” de sus propios conductores.

Continuando con el análisis jurisprudencial, en Brasil, al menos, existe una sentencia que se ha pronunciado sobre una eventual relación laboral entre Uber y los conductores. En efecto, en febrero de 2017, el 33 Juzgado del Trabajo de Belo Horizonte, condenó a Uber do Brasil Tecnología Ltda., a registrar el contrato de empleo de uno de los choferes. La sentencia indica *“que el conflicto del juicio examina la llamada “uberización” de las relaciones laborales, fenómeno que describe la emergencia de un nuevo patrón o modelo de organización del trabajo a partir de los avances de la tecnología. Así, hay que*

comprender el presente conflicto según los rasgos de contemporaneidad que marcan la utilización de las tecnologías disruptivas en el desdoblamiento de la relación capital-trabajo”.

Asimismo, la sentencia señala que en las relaciones laborales es necesario considerar *"la existencia de un modo de extracción de valor de la fuerza de trabajo"*. El juez, en este contexto, declara que el rol histórico del Derecho del Trabajo es *"ser un conjunto de normas constructoras de una mediación en el ámbito del capitalismo y que tiene como objetivo constituir una regulación del mercado de trabajo de forma a preservar un 'nivel civilizatorio mínimo' por medio de la aplicación de principios, derechos fundamentales y estructuras normativas que tienden a mantener la dignidad del trabajador"*.

En el caso concreto, el sentenciador explica que su juicio sobre la existencia de una relación laboral, se orientó **"por el Principio de la primacía de la realidad sobre la forma"**. Lo anterior, añade la sentencia, se traduce en que el análisis de la eventual existencia de vínculo de empleo entre Uber y sus conductores pasa, inicialmente, por la apreciación de la presencia o ausencia de los elementos fáctico-jurídicos de la relación de empleo: persona natural; personalidad; no eventualidad, onerosidad y subordinación. Ellos se extraen desde el texto consolidado de la Ley del Trabajo (artículo 3) que prescribe que empleado: es *"toda persona física que presta servicios de naturaleza no eventual a empleador, bajo dependencia de este y mediante salario"*.

En efecto, si los conductores de Uber no son empleados de la empresa, quiere decir que son agentes económicos independientes y, como tales, no deberían cobrar precios uniformes, en virtud de la prohibición de fijación de precios contenido en la legislación de libre competencia.

IMPUTACIÓN RELATIVA A CONDUCTAS DE COMPETENCIA DESLEAL POR APROVECHARSE DE LA REPUTACIÓN DE LOS TAXIS PARA DESVIAR LA CLIENTELA

Respecto a este punto, es menester dejar en claro que las empresas demandadas aprovecharon una oportunidad generada por el gremio de taxistas al no satisfacer a sus

usuarios, ya que estos se quejaban de malas prácticas como: la adulteración de taxímetros, la negativa a ir a ciertos lugares o la poca amabilidad de algunos conductores; concluyendo que, en una economía de mercado aprovechar las oportunidades y generar nuevas fuentes de riqueza y de empleo es bueno, y por ello el Estado en lugar de sancionar debe promover este tipo de aplicaciones.

Para resolver este asunto, es pertinente señalar que, de conformidad con el artículo 3° letra (c) del D.L. N° 211, como se ha analizado precedentemente, para que sean sancionados los actos de competencia desleal en esta sede, quien los ejecuta debe actuar de mala fe, desviando clientela de un competidor y su actuar debe tener por objeto alcanzar, mantener o incrementar una posición de dominio en el mercado relevante.

Así, son desleales actos como el engaño al consumidor, que ocurre cuando un competidor induce al público a error sobre la actividad, productos o el establecimiento ajenos, también, está la desviación de la clientela que ocurre cuando se desplaza esta de un competidor a otro con conductas que son contrarias a las sanas costumbres mercantiles o a los usos honestos en materia industrial o comercial, pero más allá de todo, es importante tener en cuenta que para nuestra ley de competencia desleal también hay deslealtad cuando se violan normas y con ellas se obtienen ventajas competitivas significativas.

En ese sentido, para competir en el mercado las empresas de taxis deben cumplir con la regulación tanto nacional como municipal que exige: estar habilitado; contar con autorización para el ingreso de los vehículos al parque automotor dentro de los cupos establecidos por el municipio; pagar impuestos por renta presunta; frecuencia o GPS, calibración de taxímetro entre otros.

En este sentido, ninguno de estos costos los debe pagar UBER pues usa vehículos particulares, lo que le ha incentivado en un corto tiempo a permitir el pago en efectivo de los viajes, y además le ha permitido utilizar dichos ahorros para ofrecer viajes gratis a los usuarios que descargan la aplicación, cuestión que a todas luces es una ventaja competitiva significa, pues el taxista corriente con tantos costos no puede darse ese lujo. Por lo anterior, es evidente que las actividades de los demandados son competencia desleal, pues mientras no se cambie la ley, estas empresas incurrirán en violación de normas tal y como lo ha señalado la justicia en países como España, Italia y Argentina.

IMPUTACIÓN RELATIVA A PRECIOS PREDATORIOS

El Tribunal de Defensa de la Libre Competencia en su considerando Octogésimo quinto, sostiene:

“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);”

En materia de Libre Competencia, se conoce con el nombre de Fijación de precios predatorios la práctica de vender un producto o servicio a un precio muy bajo, con la intención de expulsar a los competidores fuera del mercado, o crear barreras de entrada para los potenciales nuevos competidores. En otras palabras, primero venden un servicio a pérdida, por debajo del nivel normal, generando una competencia desleal a fin de adueñarse del mercado, para luego alzar los precios.

En este sentido, las empresas demandadas habrían ejecutado prácticas en las cuales sufrían pérdidas intencionalmente en los viajes, poniéndoles un precio por debajo del coste para ganar clientes y obligando directa o indirectamente a los conductores de taxi a permanecer exclusivamente en su plataforma.

Incluso estas prácticas serían frecuentes por la empresa Uber, pues la Corte Suprema de la India, la cual sostiene respecto a los precios predatorios que *“Dada la alegación hecha, ... está claro que si, de hecho, se hace una pérdida por viajes realizados, la explicación, se vería atraída prima facie, y esto afectaría directamente a los competidores»*. Profundiza señalando que *«En lo que respecta al ‘abuso’ de la posición dominante, en virtud de la Sección 4 (2), cuando esta posición dominante, ya sea directa o indirectamente, imponga un precio injusto en la compra o venta, incluido el precio abusivo de los servicios, el abuso de posición dominante está contemplado. La explicación que define ‘precio depredador’ significa la venta de servicios a un precio inferior al costo. Siendo este el caso, por los*

hechos que se juzgan, solo por este motivo, no creemos que sea apropiado interferir con la orden emitida por el Tribunal de Apelaciones”, dijo la Corte Suprema de dicho país.

Por otro lado, y continuando con los ejemplos que demuestran la tendencia de Uber de llevar a cabo estas prácticas, no podemos olvidar lo ocurrido en el año 2012, en el cual la empresa Sidecar lanzó un servicio y fue la primera compañía en ofrecer una aplicación que mostraba los precios a los usuarios antes de cerrar un viaje, con la posibilidad de negociación entre los pasajeros y el conductor. Así las cosas, esta empresa llevó a cabo acciones legales en las que sostuvo que Uber inicialmente ofreció incentivos a los conductores por encima de los precios del mercado, así como tarifas más bajas para los pasajeros.

En efecto, resulta de perogrullo que el objetivo principal de estas compañías sería acumular la mayor cuota de mercado posible, pudiendo de esta forma, obtener una amplia base de conductores y usuarios y por consiguiente, con el dominio del mercado, la compañía planearía reducir los pagos más altos a los conductores y aumentar las tarifas de los pasajeros, utilizando más a menudo las llamadas «tarifas dinámicas», cuando aumentan los precios de la carrera, en un momento en que la demanda de viajes se vuelve más alta que el número de vehículos disponibles.

III. FALTA DE REGULACIÓN, EQUIDAD NATURAL Y SANA CRITICA

En primer lugar, debemos dejar en claro cual es el mercado relevante de las plataformas de ridesourcing, lo cual es una interrogante de tanta complejidad, así como relevante a la hora de determinar las políticas regulatorias que pudieran desarrollarse al respecto.

En este sentido, y en razón de los servicios que ofrecen estas plataformas, debemos sostener que los servicios que prestan las empresas demandadas se asemejan a los que prestan tanto taxis como radio taxis, quedando por lo tanto de manifiesto que el mercado relevante en el que estamos envueltos es el de **servicios de transporte público de pasajeros.**

Lo anterior nos permite establecer que las plataformas, a las cuales pertenecen las

partes demandadas, entraron a competir directamente con los taxis tradicionales, aunque dada la ausencia de regulación de dichas plataformas, lo hicieron de una forma absolutamente desigual, anticompetitiva, desleal e ilegal; ya que por ejemplo, contrastan la obligación de prestación de servicio que tienen los taxis tradicionales como prestadores de un servicio de transporte público de pasajeros, en comparación con la mayor laxitud de que disponen los conductores de plataformas de ridesourcing en las cuales se ven exentos de cumplir obligaciones diversas, principalmente en relación con aspectos tributarios y laborales.

En este sentido, la Comisión Europea ha establecido ciertas directrices para determinar cuándo una plataforma pasa de ofrecer meramente servicios de intermediación tecnológica a ofrecer también el servicio subyacente, como sería en este caso la prestación de un servicio de transporte.

Dichos aspectos claves son:

- a) determinación del precio del servicio por las plataformas;
- b) otras condiciones contractuales clave, como instrucciones obligatorias a los conductores sobre la prestación del servicio;
- c) propiedad de activos clave -los vehículos-.

Otros criterios que podrían considerarse son si la plataforma asume los riesgos relacionados con la prestación del servicio subyacente, o si existe una relación laboral entre la plataforma y el prestador respectivo, aspectos que podrían indicar que la plataforma ejerce un gran nivel de control e influencia sobre la prestación y, por lo tanto, debiera considerarse también como prestadora del servicio subyacente (Comisión Europea, 2016).

La opinión del abogado general del Tribunal de Justicia de la Unión Europea es aún más severa: *“Uber hace bastante más que intermediar entre oferta y demanda: ella misma ha creado la oferta. También regula sus características esenciales y organiza su funcionamiento”* (Szpunar, 2017).

Todo lo anterior nos lleva a concluir que las plataformas de ridesourcing no se limitan a prestar servicios de intermediación, si no que además están prestando el servicio

subyacente de transporte, cuyas características particulares permiten determinar que participa en el mercado del transporte público remunerado de pasajeros; sin embargo, su mercado relevante correspondería al sub-mercado de los taxis, por las similares características en la prestación de uno y otro servicio y por existir mayor sustituibilidad entre ellos que respecto a otros medios de la red del transporte público -y también respecto al transporte privado-.

En conclusión, las empresas demandadas son empresas de transportes, a pesar de sus esfuerzos por sostener que su labor se limita únicamente a poner en contacto a conductores y clientes, no debemos dejar de tener en claro que **la prestación de transporte constituye el elemento principal** desde un punto de vista económico, mientras que el servicio de puesta en contacto de pasajeros y conductores mediante la aplicación para teléfonos inteligente, es claramente un elemento secundario. Hecho que se reafirma con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) el cual ha fallado que Uber es una empresa de transporte y no una plataforma digital de intermediación entre viajeros, por lo que está obligada a trabajar con licencia –como la de vehículos de alquiler con conductor- y no podrá ser operada por conductores particulares.

Efectivamente, esta parte no desconoce que existe un problema de regulación, el cual supone una ventaja significativa para los demandados ya que, al contrario de sus competidores, al no cumplir ningún requisito administrativo establecido por la ley, no estaría regulado de ningún modo, y en consecuencia, puede operar sin ningún tipo de restricción, al contrario de lo que ocurre con nuestros representados.

En efecto, aquí nos vemos en la disyuntiva de determinar quién es el encargado de resolver el conflicto suscitado a partir de la falta de legislación, y por lo mismo, debemos determinar si efectivamente este es un problema del cual se tiene que hacer cargo el órgano legislador, o en su defecto, si esto es responsabilidad del órgano colegiado encargado de la Libre Competencia.

En este orden de ideas, el artículo 76 de la Constitución Política de la República, en su inciso segundo, señala “Reclamada su intervención en forma legal y en negocios de su competencia, no podrán excusarse de ejercer su autoridad, ni aun por falta de ley que

resuelva la contienda o asunto sometidos a su decisión”. En otras palabras, significa en buenas cuentas, que la Jurisdicción no puede hacer nunca dejación de su cometido de declarar el derecho entre las partes, es decir, el juez debe salvar su carencia "ideando lo que convenga dentro de la aspiración de justicia que debe informar la vocación de la magistratura”.

En este punto, resulta interesante detenernos en la posibilidad de creación de derecho por parte del juez, que es a lo que eventualmente autorizaría la cláusula excepcional que contiene la inexcusabilidad frente a la ausencia de ley *decisoria litis*.

Por lo menos así lo cree posible Eugenio Bulygin, quien se manifiesta a favor de reconocer la posibilidad de creación de derecho por parte del juez, exactamente en el caso de defecto de ley, al señalar que los jueces crean normas generales, justamente "cuando se enfrentan con casos de lagunas o contradicciones normativas", entendiendo esta situación, como un caso excepcional en que el juez crea norma de carácter general. Así también lo entiende Endicott, al identificar Estado Legislativo con el "imperio de la ley", señalando que en dicho paradigma, la función de los tribunales es también una "función creativa de resolver las disputas irresueltas sobre las exigencias del derecho", concluyendo que los jueces por lo tanto "tienen el deber de dar (de hecho, de imponer) una resolución. La resolución es una exigencia básica del imperio de la ley", que implica una labor de creación.

Continuando con esta postura, y ante la ausencia de regulación, el artículo 24 del Código Civil establece “en los casos a que no pudieren aplicarse las reglas de interpretación precedentes, se interpretarán los pasajes oscuros o contradictorios el modo que más conforme parezca al espíritu general de la legislación y a la equidad natural”.

Respecto a esto, la equidad, en su concepto aristotélico, es una corrección de lo justo legal, es decir, una especie de justicia distinta de la contenida en la ley, y que puede utilizarse con miras a mejorar esta última.

El profesor Arturo Alessandri Rodríguez sostiene “*que cuando realmente no existe un precepto legal que resuelva el punto sometido a la decisión de los jueces, estos deben*

juzgarlo del modo que más conforme parezca al espíritu general de la legislación y a la equidad natural.

Si bien es cierto que el Art. 24 del Código Civil dicta esta regla de hermenéutica para interpretar los pasajes oscuros o contradictorios, y aquí se trataría de un caso en que no habría ley, en que esta faltaría, no lo es menor que, según el Art. 10 del Código Orgánico de Tribunales, estos no pueden excusarse de ejercer su autoridad, una vez reclamada su intervención en forma legal y en negocios de su competencia, ni aun por falta de ley que resuelva la contienda sometida a su decisión”

Asimismo, el artículo 170 del Código de Procedimiento Civil en su N° 5, sostiene que las sentencias definitivas de primera o de única instancia y las de segunda que modifiquen o revoquen en su parte dispositiva las de otros tribunales, contendrán *“la enunciación de las leyes, y en su defecto de los principios de equidad, con arreglo a los cuales se pronuncia el fallo”*.

Así las cosas, el art 170 del Código de Procedimiento Civil se refiere a los principios de equidad en un sentido inequívoco de fuente formal supletoria, sosteniendo nuestra postura de que **el juez debe resolver en el sentido natural de lo justo.**

Por ende, resulta de manifiesto que este caso se resolver bajo las reglas de la **sana crítica**, las cuales se entiende como *“las reglas del correcto entendimiento humano; contingentes y variables con relación a la experiencia del tiempo y del lugar; pero estables y permanentes en cuanto a los principios lógicos en que debe apoyarse la sentencia”*.

Couture explayándose en el tema nos enseña que las reglas de la sana crítica configuran una categoría intermedia entre la prueba legal y la libre convicción. Sin la excesiva rigidez de la primera y sin la excesiva incertidumbre de la última, configura una feliz fórmula de regular la actividad intelectual del juez frente a la prueba. Las reglas de la sana crítica son, para él ante todo, **“las reglas del correcto entendimiento humano.** En ellas interfieren las reglas de la **lógica**, con las reglas de la **experiencia del juez**. Unas y otras contribuyen de igual manera a que el magistrado pueda analizar la prueba con arreglo a la sana razón y a un conocimiento experimental de los casos. El juez que debe decidir con arreglo a la sana crítica, no es libre de razonar a voluntad, discrecionalmente, arbitrariamente. Esta manera

de actuar no sería sana crítica, sino libre convicción. La sana crítica es la unión de la lógica y la experiencia sin excesivas abstracciones de orden intelectual, pero también sin olvidar esos preceptos que los filósofos llaman de higiene mental, tendientes a asegurar el más certero y eficaz razonamiento".

En consencuencia el juez no está obligado a apoyarse en hechos probados, sino también en circunstancias que le consten aun por su saber privado; y *"no es menester, tampoco, que la construcción lógica sea perfecta y susceptible de ser controlada a posteriori; basta en esos casos con que el magistrado afirme que tiene la convicción moral de que los hechos han ocurrido de tal manera, sin que se vea en la necesidad de desarrollar lógicamente las razones que le conducen a la conclusión establecida".*

Asímismo, la sana crítica es, además de lógica, la correcta apreciación de ciertas proposiciones de experiencia de que todo hombre se sirve en la vida. Esas conclusiones no tienen la estrictez de los principios lógicos tradicionales, sino que son contingentes y variables con relación al tiempo y al lugar. El progreso de la ciencia está hecho de una serie de máximas de experiencia derogadas por otras más exactas; y aun frente a los principios de la lógica tradicional, la lógica moderna muestra cómo el pensamiento humano se halla en constante progreso en la manera de razonar. Lo anterior lo lleva a concluir que es necesario considerar en la valoración de la prueba el carácter forzosamente variable de la experiencia humana, tanto como la necesidad de mantener con el rigor posible los principios de lógica en que el derecho se apoya. A mayor abundamiento, las llamadas **máximas de experiencia** Couture las define como *"normas de valor general, independientes del caso específico, pero como se extraen de la observación de lo que generalmente ocurre en numerosos casos, son susceptibles de aplicación en todos los otros casos de la misma especie"*

IV. PRESUNCIONES

La sentencia de fecha 16 de marzo del año 2021, emitida por el Honorable Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, sostuvo "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.”

En razón de lo anterior, esta parte considera que el Honorable Tribunal hizo caso omiso a lo que se desprende de los artículos 47 y 1712 del Código Civil, el cual se refiere a las presunciones.

Según palabras del profesor Juan Andrés Orrego Acuña la presunción es el resultado de una operación lógica, mediante la cual, partiendo de un hecho conocido, se llega a aceptar como existente otro desconocido o incierto.

Presumir un hecho, entonces, es deducirlo de ciertos antecedentes o circunstancias conocidos. Toda presunción requiere la existencia clara y precisa de ciertos hechos en que se fundamentará. Estos son los llamados presupuestos de la presunción.

En este orden de ideas, *“Doctrinalmente, se señala que la presunción es una operación intelectual por la cual a partir de un hecho conocido se llega a establecerse, por las máximas de la experiencia y los juicios de probabilidad, la verdad de un hecho desconocido”*

Se desprende de los artículos 47 y 1712 del Código Civil, que las presunciones pueden ser de dos clases: legales o judiciales. Las legales son aquellas establecidas por la ley, las cuales a su vez se subclasifican en legales propiamente tales o simplemente legales y de derecho; las judiciales son aquellas que establece el juez.

En este caso en particular, las que interesan a esta parte son las presunciones judiciales que son las que establece el juez, fundado en las circunstancias o antecedentes concomitantes o subsiguientes al hecho principal que se examina. En estricto rigor, son aquellas en que el juez, de ciertos antecedentes o circunstancias conocidas, infiere o deduce un hecho desconocido en el proceso.

En este sentido, se desprende del artículo 1712, que las presunciones judiciales deben reunir tres requisitos:

1. Deben ser graves

Esto quiere decir que el hecho desconocido surja casi como una consecuencia necesaria u obligada del hecho conocido en que se apoya la presunción; es decir, que el hecho conocido, del cual se infiere el hecho desconocido, conduzca a este último sin esfuerzo, en forma casi obligada;

2. Deben ser precisas

En efecto, las presunciones no deben ser vagas, ni mucho menos, deber ser capaz de aplicarse a muchas circunstancias;

3. Deben ser concordantes:

Por último, las presunciones no deben destruirse unas a otras, no debe existir contradicción entre ellas.

Por otra parte, el artículo 426 del Código de Procedimiento Civil establece que una sola presunción puede **constituir plena prueba**, cuando a juicio del tribunal, tenga caracteres de gravedad y precisión suficientes, para formar su convencimiento. Asimismo, por su naturaleza, este medio probatorio carece de restricciones. Pueden acreditarse mediante presunciones toda clase de hechos, jurídicos o materiales. Por último como se desprende del artículo 426 del Código de Procedimiento Civil, los jueces del fondo son soberanos para establecer las presunciones, pero en sus sentencias deben puntualizar o precisar la operación lógica que los llevó al respectivo convencimiento.

CONCLUSIONES.

Para comenzar, es claro que la irrupción de las empresas demandadas en nuestro país, reestructura la relación entre los prestadores de servicio y los consumidores, pudiendo dejar a unos y otros en posiciones desventajosas cuanto mayor es el poder de mercado de las plataformas. En este sentido, uno de los aspectos negativos como bien se ha señalado, tiene que ver con la fuga de capitales por falta de tributación nacional en los servicios de

transportes ofrecidos por los demandados en donde existe un eminente riesgo de erosión tributaria, así como también la enorme cantidad de datos personales acumulados y procesados en las plataformas, los cuales no tienen ningún tipo de regulación. Continuando con lo anterior, no debemos olvidar la situación desde un punto de vista laboral, ya que los conductores no estarían amparados por el sistema de protección social, producto de que los demandados se encuentran al margen de la legalidad vigente, hecho que queda de manifiesto al no tener trabajadores sindicalizados a los cuales no se les pagan vacaciones, seguros de saludos entre otros derechos.

Por otra parte, es evidente que la actividad desarrollada por los demandados no se encuentra amparada por la Ley 19.496 de Protección de los Derechos de los Consumidores, aspecto ligado a estos efectos con la Ley 19.628 -de Protección de la Vida Privada, pues ante situaciones en las que existan irregularidades en la prestación de servicios el usuario quedaría desprotegido legalmente, encontrándose sus derechos sujetos a la mera voluntad de los demandados.

Otro aspecto por considerar son los efectos de redes generados por los demandados; si bien estos, en principio, las favorecen tanto a ellas como a los usuarios, pueden operar, a su vez, como fuertes barreras a la entrada, limitando seriamente la competencia en el mercado.

En efecto existen diferencias sustantivas en el funcionamiento de los taxis tradicionales y los vehículos asociados a plataformas de ridesourcing, tanto en sus estructuras de mercado como respecto a las economías de escala y los efectos de redes producidos en estas últimas, derivadas del uso de la tecnología; asimismo, es evidente que el funcionamiento de las plataformas de ridesourcing se enmarca en el mercado relevante del transporte público de pasajeros y, específicamente, en el sub-mercado de los taxis, por prestar un servicio similar en cuanto al objeto de la prestación; sin embargo, se debe poner atención a eventuales externalidades negativas que puedan producirse en ámbitos como el derecho laboral, el derecho del consumidor, la protección de datos personales, el derecho tributario y la protección de la libre competencia.

En cuanto este último punto, debemos tener presente que el accionar desleal de las empresas demandadas facilita que participen en un mercado completamente reglado por la autoridad actores que no cumplen con ninguno de los requisitos exigidos por la ley para poder participar de este mismo mercado, bajo las mismas condiciones que sus competidores, pues mis representados no tienen la posibilidad de cobrar tarifas menores a la máxima, pues su tarifado se encuentra regulado por el Ministerio de Transportes; por otra parte, operan con la limitación de formas de pago, así como también con estándares de seguridad mucho más altos, con exigencias estéticas a los cuales los demandados no son obligados, sin olvidar que los conductores de estos vehículos no cuentan con licencias profesionales para llevar pasajeros.

Continuando con lo anterior, es menester señalar, la obligatoriedad de las empresas de transporte de tener seguros adicionales contra accidentes, revisiones periódicas de los vehículos cada seis meses, licencia profesional de sus conductores e inscripción de sus vehículos en un registro público y nacional entre otras; todos elementos que la contraria no tiene, vulnerando con ello flagrantemente la seguridad de los usuarios del mercado relevante.

A mayor abundamiento, ninguno de estos costos los deben pagar las compañías demandadas pues usan vehículos particulares, lo que le ha permitido utilizar dichos ahorros para ofrecer viajes gratis a los usuarios que descargan la aplicación, cuestión que a todas luces es una ventaja competitiva significa, pues el taxista corriente con tantos costos no puede darse ese lujo. Por lo anterior, es evidente que las actividades de los demandados son competencia desleal, pues mientras no se cambie la ley, estas empresas incurrirán en violación de las normativas de competencia ya que el objetivo principal de estas compañías sería acumular la mayor cuota de mercado posible, pudiendo de esta forma, obtener una amplia base de conductores y usuarios y por consiguiente, con el dominio del mercado.

En este sentido, es importante señalar que este tipo de empresas han sido vedadas en varios países en Europa, uno de ellos es Bulgaria, donde la Corte Suprema de dicho país declaró en 2015 su prohibición, lo acusó de realizar prácticas anticompetitivas y le ordenó registrarse como compañía de taxis si quería mantener sus funciones.

Por su parte, en Hungría se prohibió a cualquier firma de transporte operar a través de plataformas en línea. También llegó a prohibirse en otros lugares como la ciudad de

Eugene (Oregón, EE.UU.), en Maharastra, Telengu y Karnataka (India), así como en Fukuoka (Japón).

Por su parte, en Colombia, pese a que en 2014 fue la propia Ministra de Transportes de dicho país quien fijó una postura oficial de rechazo contra la empresa Uber, señalando que solo las empresas de transporte reconocidas por su Ministerio podían usar plataformas tecnológicas para operar. Ante lo cual a fines de 2019, a raíz de una demanda interpuesta por la empresa de telecomunicaciones COTECH S.A. contra Uber BV, Uber Technologies INC y Uber Colombia S.A.S, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) determinó que estas últimas incurrieron en actos de competencia desleal por violación de normas y desviación de clientela al prestar irregularmente el servicio de transporte público individual remunerado de pasajeros, ordenando a las demandadas el cese inmediato de dichos actos y disponiendo el cese inmediato de la utilización de contenido, acceso y prestación del servicio de transporte individual de pasajeros mediante la plataforma Uber en el territorio Colombiano (SIC, 2019). Con ello, en febrero de 2020 y tras siete años de operación, la plataforma se vio obligada a cesar sus operaciones en el país, siendo éste el primero en cerrar formalmente las puertas a Uber en Latinoamérica.

Por otro lado, en septiembre del año 2015, el Consejo Constitucional francés dictaminó la plena legalidad de la Ley Thevenoud y ratificó la consecuente ilicitud de las operaciones de UberPop, que a esas alturas había cesado sus operaciones. Así las cosas, como en pocos países hasta entonces, Francia abordó de manera rápida y tenaz la problemática regulatoria en torno a las plataformas de ridesourcing, estableciendo una estricta normativa que -es cierto- limitó en gran medida la operación de plataformas como Uber en dicho país bajo la modalidad de ridesourcing en sentido estricto, pero permitió el funcionamiento de otras modalidades con conductores licenciados. Dicha normativa se refirió específicamente a las condiciones de operación para la prestación del servicio de transporte de pasajeros mediante plataformas tecnológicas, sin pronunciarse sobre otros aspectos de fondo, como el estatuto laboral de sus conductores.

En conclusión, si el Artículo N° 1 inciso 3 del Decreto Supremo 212 del año 1992, establece que aquellas entidades que trasladen personas de un lugar a otro y aún cuando no reciban el dinero directamente del público, son empresas de transporte público remunerado de pasajeros, y debiendo las demandadas ser consideradas empresas de transporte público

de pasajeros, se debe acoger a la regulación del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y en consecuencia, pagar impuestos como empresa de transporte, cobrar las tarifas reguladas, y en general estar sometido a las mismas reglas a las que están sujetos los taxistas, ¿podemos considerar que existen igualdad de condiciones? ¿se están respetando las reglas de la libre competencia? y en efecto, si el Honorable Tribunal en sus considerando, no considera a las demandadas como empresas de transporte público remunerado de personas, si no que se limita a señalar que son empresas tecnológicas ¿no estará cometiendo un error?, ¿no habrá notado que es un hecho público y notorio que las empresas demandadas para cualquier ciudadano, sin importar que sea letrado o no, es obvio que estas empresas se dedican al transporte de pasajeros? ¿No es obvio que una persona normal asocia a Uber, Cafiby, Easy Taxy como competidores directos de los taxistas y radiotaxistas? y si en este caso el Honorable Tribunal, no analizó con sana crítica, los argumentos de presunción entecados durante el proceso, ya que en materia procesal el derecho y el hecho público no se prueban.

Entonces, eso implica que el Honorable Tribunal de la Libre Competencia erró en el fallo, pues actuó contra derecho y no cumplió su deberes de ejercer jurisdicción, ya que desconoció norma legal expresa y obvió las máximas de la experiencia y reglas de la lógica a la hora de analizar los medios de prueba adjuntos al proceso, específicamente en lo que dice relación a las presunciones legales y de derecho.

En consecuencia, el Honorable Tribunal de la Libre Competencia se limitó a señalar que la prueba aportada no era suficiente para acreditar que aquí hay competencia desleal, basándose en una convicción absolutamente sesgada de la realidad, pues no está considerando la primacía de la realidad, ya que es evidente que aquí hay desigualdad de condiciones, que no se están respetando las reglas, y que incluso estas reglas no están siendo justas para los competidores que se encuentran en un mismo mercado, limitándose en efecto este Honorable Tribunal a actuar como un agente técnico sectorial, y no a velar por la protección del derecho, y mucho menos de la libre competencia.

POR TANTO, en virtud de lo expuesto, de los antecedentes de autos y de lo dispuesto en los artículos 6,7, 19 N°2, 19 N° 3, 19 N° 14, 19 N° 21, 76 de la Constitución Política de la República, los artículo 24, 47 y 1712 del Código Civil, así como también el

artículo 170 del Código de Procedimiento Civil, además del artículo 27 del Decreto Ley N° 211, la Ley 20619, la Ley 20322 y las demás normas aplicables,

AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA SOLICITO: Tener por interpuesto, dentro de plazo, para ante la Excma. Corte Suprema, el presente Recurso de Reclamación, ordenando elevar los autos ante ese Alto Tribunal con el fin de que enmiende conforme a derecho la resolución 176/2021, de fecha 15 de Marzo del año 2021, notificada a esta parte con data 16 marzo del mismo año, la modifique y en efecto declare en su reemplazo lo siguiente:

- a) Que se declare que las demandadas no son empresas de rubro informático, plataforma tecnológica o de aplicaciones móviles, si no que son empresas de giro de transporte remunerado de pasajeos.
- b) Se publique la sentencia en el diario oficial a costas de los demandados.
- c) Poner término a todo los contratos de carácter comercial que las demandadas tienen para con sus socios conductores, dado que a través de ellos perpetuan la comisión de infracción a la Libre Competencia, evadiendo con ello la responsabilidad en la comisión de los hechos.
- d) Poner término a los contratos celebrados entre las demandads y terceros incumbentes, a fin de promocionar viajes con rebajas o gratis, dado que las operaciones comerciales en si misma afecta el patrimonio de los demandantes, a través de la no internalización de costos por parte de las demandadas, lo que los hace subrepticamente más competitiva, a través del aprovechamiento en ahorro de costos
- e) Modificar los estatutos sociales de las demandadas, en orden a que incluyan dentro de su giro social “transporte remunerado de pasajeros” debiendo con ello someterse a la fiscalización del Ministerio de Transportes, así como también a la legislación respectiva.
- f) Enmendar acorde a derecho el fallo reclamado, indicando que esta parte no tiene obligación de pago de costas, ya que tuvo motivo plausible, lógico y jurídico para litigar, y conforme a ese razonamiento condenar en costas a la contraria, dado que litigio argumentando contra derecho vigente, indicando que su modelo de negocios en temas operacional no corresponde a transporte publico remunerado de pasajeros.