

Santiago, nueve de junio de dos mil veintitrés.

**Vistos:**

En estos antecedentes, Rol Corte Suprema N° 17.418-2021, se conocen las reclamaciones presentadas por la Sociedad de Transportes Avda. Alemania-P Nuevo S.A (Línea 1) y Transportes Línea Número Dos Limitada (Línea 2); Taxibuses Número Seis Temuco S.A. (Línea 6), Inmobiliaria e Inversiones El Carmen Cajón (Línea 7), Empresa de Transportes Línea Número Ocho Padre Las Casas S.A. (Línea 8), Empresa de Transporte de Pasajeros Línea Nueve S.A. (Línea 9) y Sociedad de Transportes Línea Número Cinco S.A. (Línea 5), en contra de la sentencia dictada por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia con fecha 21 de diciembre de 2020 que acogió el requerimiento de la Fiscalía Nacional Económica, declarando que las reclamantes infringieron lo dispuesto en los incisos 1° y 2° letra a) del artículo 3 del Decreto Ley N° 211, al haber celebrado un acuerdo para limitar la producción en el mercado de transporte público urbano de pasajeros en las comunas de Temuco y Padre Las Casas, entre los años 2003 y 2017, condenándolas a cada una de éstas, al pago de las multas que en ella se indica, más la elaboración e implementación de un manual o código interno de conducta en el cual se adopten medidas tendientes a desincentivar toda conducta contraria a la libre competencia y evitar contactos indebidos con competidores.

Se trajeron los autos en relación.

**Considerando:**



**Primero:** Que, en cuanto a la reclamación de las Líneas 1 y 2, éstas sostienen que la sentencia incurre en los siguientes yerros:

1.- Una errada calificación jurídica de la conducta desde que, a su entender, los protocolos reprochados no son acuerdos que consistan o recaigan en una variante económica como lo sería la limitación de la producción del mercado *sub lite*.

Explican que, el tipo de colusión es un ilícito de convergencia, mera actividad y de medios determinados, por tanto, la limitación de la producción a que alude el artículo 3 letra a), del D.L. N° 211 se inserta dentro de la modalidad de comisión de la conducta típica, es decir, es el objeto material del ilícito que se le imputó. Sin embargo, los Protocolos que le fueron reprochados, no son acuerdos que tienen como fin limitar la producción, porque aquellos no refieren a variables de competencia, sino que buscaron limitar los insumos, esto es, las máquinas que ingresaban a las Líneas, para superar las externalidades que produce el transporte público.

Por tanto, siendo la "limitación de producción" el objeto material de la conducta típica de colusión, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) no podía prescindir de ese elemento del tipo para configurar el ilícito, ni mucho menos reemplazarlo por aspectos puramente subjetivos vinculados a los supuestos fines que siguen los agentes. De manera tal que, a su entender, la sentencia se confunde al identificar la finalidad de las requeridas con el objeto material del ilícito de



colusión. A consecuencia de lo anterior, los sentenciadores incurren en un nuevo error, esto es, estimar que se cumplían los presupuestos objetivos del tipo de colusión del artículo 3 letra a) del D.L. N° 211.

En efecto, afirman que el Tribunal estructuró su argumento sobre la base de hipótesis equivocadas, porque declara que "desde un punto de vista económico", restringir la cantidad de taxi buses sería un "equivalente práctico" a limitar la producción, aquello debido a que, en su concepto, "[...] los buses son el principal activo que requieren las empresas prestadoras del servicio de transporte de pasajeros y determinan la cantidad máxima de frecuencias, espacios y extensión de recorridos que puede producir cada línea". Razonamiento que desconoce que, el artículo 3 letra a) del D.L. N° 211, no tipifica acuerdos que recaigan sobre insumos productivos y, en caso de estimar que concurre alguna conducta dudosa, se debería estar a lo dispuesto en el inciso 1° del referido artículo 3 y las reglas de la razón para su análisis.

**2.-** Reprochan que, la sentencia definitiva omitió toda referencia y análisis de los contenidos del informe económico realizado por el señor José Luis Lima Reyna, en virtud del cual y luego de hacer un extenso y detallado análisis del mismo, unido al resto de la prueba que pormenoriza en su arbitrio, colige que se descarta tanto la existencia de una colusión como también los efectos anticompetitivos de las convenciones reprochadas. Por el



contrario, constataría la existencia de la capacidad ociosa de la reclamante, reiterando que los hechos deben ser analizados conforme el artículo 3 inciso 1° del Decreto Ley N° 211.

En definitiva, sostienen que los argumentos esgrimidos por el TDLC son deficitarios y no logran vencer la prueba empírica allegada por su parte y que acredita la inexistencia de los efectos anticompetitivos que se le imputan.

**3.-** Sostienen que ha habido una errónea aplicación de la teoría del acuerdo único y, de ese modo, se yerra al rechazar la excepción de prescripción.

Manifiestan que, la referida teoría, tiene por objeto liberar al órgano fiscalizador de la carga de la prueba en casos específicos, cuando se trata de carteles complejos y que se justifica por razones de economía procesal. Sin embargo, en la especie, aquello no procede porque conforme se dijo, los protocolos tuvieron por objeto solucionar las externalidades que produce el transporte público; se hizo mediante instrumentos públicos y fue respaldado por la autoridad. De allí que no revisten particular complejidad y tampoco son acuerdos ocultos, descartándose con ello la calificación de carteles duros.

Agregan que, además, la figura en estudio carece de fundamento legal, por tanto, para calificar los protocolos como un único acuerdo de carácter permanente (o continuo), era necesario establecer primero que los hechos materiales que fundamentan el requerimiento



constituyan una colusión. No obstante, el TDLC resuelve que se trata de un acuerdo único, sin antes determinar que se trata de una conducta colusiva y menos permanente, más aun si se tiene presente, la diferencia de tiempo que existe entre el Primer Protocolo, de 17 de febrero de 2003 y con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2007 y el Segundo Protocolo que se suscribió dos meses después, el día 26 de febrero de 2008.

**4.-** Se alega la prescripción de la acción en estudio:

**i)** Sostuvieron que el plazo de prescripción debe computarse desde la fecha en que se celebró cada uno de los Protocolos y no desde que cesaron en el mercado los eventuales efectos de la conducta acusada, por cuanto ésta, de acuerdo a lo ya expuesto, no es una conducta de aquellas comprendidas en la letra a) del inciso 2° del artículo 3 del D.L. N° 211.

En ese contexto, explican respecto del Primer Protocolo, que éste fue celebrado con anterioridad a la publicación de la Ley N° 19.911 de 14 de noviembre de 2003, debiendo aplicarse la norma residual de prescripción para faltas o, en el peor de los casos, cinco años correspondientes a la prescripción de los simples delitos, de modo que la acción se encontraría prescrita.

**ii)** Adicionalmente, si se estimara que el plazo de prescripción sólo comienza a computarse una vez que cesan los efectos de la conducta en el mercado, la acción también se encontraría prescrita respecto del Segundo



Protocolo desde que éste se celebró el 26 de febrero de 2008 y la notificación del requerimiento se realizó 23 de octubre de 2018.

En relación a este último, indican que igualmente se encuentra prescrito porque si bien estaba vigente la Ley N° 19.911, aún no se publicaba la Ley N° 20.361, de manera que no podría aplicarse la regla de prescripción de cinco años, sino de dos, contados desde la fecha de celebración de dicho protocolo o, a lo más, desde la celebración del Tercer Protocolo, el 27 de diciembre de 2012.

**iii)** En relación al Tercer Protocolo, señalan que indistintamente se encuentra prescrito pues, se encontraba en vigencia la Ley N° 20.361 y, atendido que no se trataría de una conducta comprendida en el artículo 3 inciso 2° letra a) del D.L. N° 211, el plazo de prescripción sería de tres años desde la fecha de su celebración.

En subsidio, solicitan que, de estimarse que las conductas sí corresponden a la descripción típica del artículo 3° inciso 2° letra a) del D.L. N° 211 y que debiera aplicarse la regla de prescripción de cinco años contados desde que cesan los efectos de la conducta, se decrete al menos la prescripción parcial, declarándose extinguida la acción correspondiente al Primer y Segundo Protocolo, subsistiendo únicamente aquella referida al Tercer Protocolo.



Por último, para el evento de rechazar lo anterior, solicitaron que la multa se rebaje por concurrir las circunstancias atenuantes que en ella se indican.

5.- Las reclamantes sostienen que, el TDLC no se hizo cargo de los problemas de participación, contradiciendo su propia jurisprudencia y haciendo caso omiso a la configuración de un caso flagrante de *litis consorcio* pasivo necesario.

Expresa que, las requeridas Líneas 1 y 2, no son competidoras en el mercado relevante del producto materia del requerimiento, porque ellas no ofertan el servicio de transporte público urbano de pasajeros. Su existencia solo se explica como una manera de modificar, hacer más eficiente y darle formalidad a la relación entre la autoridad y los empresarios del transporte, desde que dicho servicio es prestado directamente por empresarios de transporte, quienes, a su vez, pueden ser accionistas, socios o asociados de la respectiva línea.

De este modo, lo que hacen las Líneas es proveer a los verdaderos oferentes -los dueños de los buses-, de insumos necesarios para el servicio de transporte público, cobrando por ellos, pero no tienen participación en la ejecución directa de ese servicio, por lo que no poseen las aptitudes mínimas que pudieran haberlas hecho partícipes directos de las conductas imputadas por la Fiscalía Nacional Económica (FNE).

Por tanto, a su entender se estaría frente a un *litis consorcio* pasivo necesario impropio, toda vez que la FNE imputó a las requeridas un supuesto acuerdo



colusorio, con lo cual necesariamente la requirente tenía como mínimo la carga de generar una relación procesal con los competidores, no pudiendo limitarse únicamente a partícipes indirectos, como es el caso de las requeridas. Al no proceder en la forma indicada, se configura un vicio que contamina toda la relación procesal y, en consecuencia, el requerimiento debe ser rechazado.

6.- El TDLC yerra en su aproximación a la defensa de error de prohibición y, consecuentemente, la desestima erróneamente, desconociendo el rol preponderante de la autoridad de aquella época -principalmente la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de la Araucanía (la "Seremitt") en la suscripción de cada uno de los protocolos, cuestión que dice se encuentra suficientemente acreditado y reconocido en el proceso.

7.- Para el evento que no se acoja la pretensión principal del recurso de reclamación, esto es, el rechazo del requerimiento solicita, en subsidio, que se reduzcan las multas impuestas en la sentencia.

Señala que el TDLC se limitó a dar por válidas aquellas pedidas por la FNE, a pesar de reconocer que "[...] la requirente no justificó las razones por las cuales solicitó multas distintas para cada una de las Requeridas, salvo lo relativo a la capacidad operativa de cada empresa y su permanencia en el cartel."

Sostiene adicionalmente que la sentencia incurre en errores al ponderar los elementos de determinación de la multa: en cuanto a la gravedad de la conducta se limitó a





expresar la naturaleza del delito -colusión-, sin hacerse cargo en concreto de la gravedad y del efecto disuasivo, asumiendo simplemente lo expuesto por la FNE. Reitera, una vez más, que el error se produce al haber considerado los hechos como constitutivos del ilícito del artículo 3 inciso 2° letra a) del D.L. N°211 el cual, conforme explicó, no se configura por lo que en este caso debería ser rebajada la multa considerablemente. Por último, señala que las multas aplicadas a la reclamantes son desproporcionadas porque no se condicen con la capacidad económica de éstas y porque las sanciones no están en línea con los criterios manifestados por el TDLC en casos similares.

Explica que la conducta imputada por la FNE no es oculta, respecto de lo cual nada dice la sentencia y, en cuanto a los efectos de la misma, indica que el fallo reconoce que no se acreditaron los supuestos beneficios que habrían obtenido las requeridas, pero igualmente lo considera. La prueba rendida, a su juicio, no permite dar por acreditados efectos negativos en frecuencias y recorridos, fundado en las razones expuestas en el Informe Económico del Sr. Lima.

En relación a la capacidad económica de las Líneas 1 y 2 para hacer frente a las multas impuestas, se indicó por la FNE que la determinación de las multas obedece no solo a la capacidad operativa de cada empresa, sino que también a "la cantidad de años durante los cuales ejecutó el acuerdo", en circunstancias que el despliegue temporal de la conducta dice relación más bien con el beneficio



económico obtenido por el infractor, el cual, en este caso, no se acreditó.

La sentencia, le atribuye conjuntamente al rol de la autoridad y a la irreprochable conducta anterior fuerza atenuatoria de solo un 30%, sin explicar por qué la considera solo marginalmente, a pesar que a otras se lo ponderó en un 60%.

Estima que, todo lo anterior resulta atentatorio contra el principio de fundamentación de las resoluciones judiciales y que tampoco consideró la situación sanitaria que produjo importantes mermas en la ejecución del trabajo.

**Segundo:** Que, el reclamo deducido por las Líneas 6, 7, 8 y 9 sostiene que la sentencia incurre en variados errores, que clasifica en yerros de hecho y yerros normativos:

Respecto de los primeros, aquellos de hecho, expone que:

**1.-** Se incurre en una errada determinación del mercado relevante y exclusión los taxis colectivos, por no ser influyentes pese a ser sustitutos imperfectos.

Explica que, las líneas de transporte sólo prestan la logística para el desarrollo del giro de transporte de pasajeros, puesto que son los dueños de los buses quienes lo hacen. Por tanto, a diferencia de lo discurrido por la FNE y la sentencia, a éstas les convendría que existieran más buses en la calle y no lo pactado en los protocolos.

Por otra parte, añade que los taxis colectivos sí mantienen una competencia con los buses, puesto que



existen lugares donde no hay recorridos de estos últimos porque están cubiertos por los taxis colectivos, debido a la alta frecuencia que mantienen, la geografía del lugar o porque económicamente a las líneas no les conviene abarcar determinados sectores.

**2.-** Se entiende que, los protocolos afectarían el ingreso de nuevos competidores o líneas por estipular que no se puede compartir terminales, considerando que funcionan como barreras de entrada y que constituirían facilidades esenciales para la libre competencia, desconociendo que aquellas son limitaciones impuestas por el Decreto Supremo N° 212 y que, en todo caso, los terminales corresponden a los lugares donde los buses quedan guardados y no funcionan como acceso de pasajeros.

**3.-** Se considera que, la disminución de la frecuencia de taxi buses es producto de los protocolos, cuestión que indica no es cierta porque aquello se debe a otros factores tales como la restricción vehicular por número de patente.

**4.-** Se estima que, las empresas pagan los costos del servicio de transporte y que éste depende del número de taxi buses en circulación, cuando lo cierto es que el costo del servicio lo pagan los dueños de las máquinas y no las Líneas.

**5.-** Se concluye que, las empresas requeridas aumentaron su poder de mercado por haber comparecido todas ellas en los protocolos, desde que en el mercado existen otros participantes.



6.- Yerra el fallo en la determinación de la multa, porque no se consideró la capacidad económica del infractor, más aun si se tiene presente que los únicos bienes de las empresas de transporte lo constituyen los terminales. Por otro lado, indica que las empresas se han visto afectadas por la pandemia, puesto que su ingreso proviene exclusivamente de la explotación de servicio, cual es el cobro por las planillas de recorrido.

7.- Como último error de hecho, se denuncia el que se utilice la cantidad de máquinas para prorratear la multa base, desconociendo que ellas no son de propiedad de la línea sino de terceros.

Que, en lo que se refiere a las infracciones normativas, se sostiene que se producen las siguientes:

1.- Contravención al artículo 3 inciso 2° letra a) del D.L. N° 211, desde que no concurre la adecuación típica entre la conducta empleada por el agente y el ilícito consagrado en la norma, porque los protocolos consistieron en acuerdos colaborativos, realizados con coordinación y bajo la aceptación de la autoridad reguladora y tuvieron por objetivo hacerse cargo del crecimiento sin control del parque automotriz, lo cual contribuía a empeorar la congestión vehicular y la contaminación ambiental.

2.- Vulnerar las reglas de la sana crítica, conforme lo dispuesto en el artículo 22 del D.L. N° 211, desde que no se valorizó una serie de instrumentos y testimonios que cita, los cuales a su juicio acreditan su teoría del caso, esto es, que los protocolos corresponden a acuerdos



de coordinación con la autoridad para hacerse cargo de las externalidades del transporte público y el hecho que las Líneas obtienen sus ingresos por cobro de planilla y no por el corte de boletos que corresponde a los dueños de los buses.

**3.-** Transgresión al artículo 26 del D.L. N° 211, por no analizar y ponderar toda la prueba rendida, vulnerando con ello las reglas de la sana crítica, entendiendo la falta de fundamentación como una infracción a las normas del racional y justo proceso, desde que, a su juicio, existía prueba que desestimaba los cargos de la FNE y acreditaba la insuficiencia patrimonial las requeridas.

**4.-** Igual yerro dicen que se produce en la determinación del quantum de las multas, desde que su parte no obtuvo beneficio económico puesto que, como se dijo, las Líneas no ganan por corte de boleto sino de planillas de recorrido. Por tanto, mientras más buses en circulación, mayor ganancia habrían tenido, pero los protocolos se celebraron en sentido inverso, esto es, para disminuir la flota.

En cuanto a la gravedad de la conducta, tal calificación no fue fundada, más si se tiene en consideración que no se afectó el valor del boleto.

En lo relativo a su capacidad económica, señala que la sentencia nada indica y que en la mayoría de los casos solo poseen el inmueble que sirve de terminal.

Y tampoco se consideró su colaboración con la FNE.

**5.-** Añade que, la sentencia es inconstitucional, debido a que no respetó el debido proceso, el estatuto



constitucional de las penas ni la calidad de grupo intermedio de las requeridas. Respecto de lo primero, por la imposibilidad de presumir la responsabilidad penal y remitiendo a lo ya expuesto en cuanto a que los protocolos solo tuvieron por objeto hacerse cargo de problemas de congestión y ambientales bajo la iniciativa de la Seremi de Transporte siendo, en consecuencia, una decisión legítima de los cuerpos intermedios ponderando ambos derechos.

**Tercero:** Que, el reclamo deducido por la Línea 5, sostiene que la sentencia impugnada yerra al tener por probado que los protocolos implicaron una limitación a la producción.

El reclamante, efectúa un amplio análisis y ponderación de la prueba rendida, conforme a su teoría del caso, en especial, de los informes económicos y la declaración del testigo señor Villalobos. A continuación, en relación a una serie de informes que cita, colige que ellos demuestran que las tarifas a usuarios no se vieron afectadas como consecuencia de los protocolos de acuerdo, por el contrario, esa falta de afectación se debió precisamente a los acuerdos y tampoco se afectó el que incorporara nuevos recorridos.

De igual forma, el reclamante asevera que los Protocolos de acuerdo no implicaron un efecto en la frecuencia de la Línea 5 en términos negativos para la competitividad, cuestión indispensable para configurar el ilícito pues, se requiere de una lesión concreta, razonablemente determinable y previsible en cada caso



particular, como lo ordena esta Corte. Cuestión que dice no se cumple en el fallo en análisis, porque no acreditó cómo los Protocolos implicaron limitar la producción tanto desde el punto de vista de la frecuencia como de la cobertura. Más todavía, sostiene que la sentencia no logra explicar cómo aquellos impidieron, restringieron o entorpecieron la libre competencia en el mercado.

Explica que, el TDLC utiliza dos contra factuales: el primero, al desechar la defensa de la capacidad ociosa de la flota, afirma que *"la flota de buses creció a una tasa mucho menor en el período afectado por el acuerdo"*. El segundo, al hacerse cargo de la defensa relativa al cumplimiento de las frecuencias mínimas exigidas, compara las frecuencias que existían antes de la celebración de los protocolos de acuerdo, con aquellas que existieron luego. Sin embargo, no se explicó por qué los mismos daban cuenta de estándares eficientes.

Por otro lado, indica que existen razones acreditadas en el proceso que demuestran que la tasa de incremento de taxi buses y el número de frecuencias que existía a la época de celebración de los protocolos era ineficiente y, por consiguiente, que generaba daños al bienestar de los consumidores, de manera que no tiene sentido que el TDLC utilice una frecuencia que probadamente resultó ineficiente y respecto de las cuales no sólo los estudios técnicos se pronunciaron en contra, sino que también fueron objeto de regulación por parte de la autoridad sectorial, dada la congestión vehicular que



producía la presencia de taxi buses en exceso en las calles.

Adicionalmente, el hecho que la flota de buses no haya crecido supuestamente al ritmo que había ocurrido previo a la celebración de los Protocolos, o que se haya impuesto una restricción vehicular, no afectó la posibilidad de Línea 5 de aumentar los recorridos, tal como dice acreditó en autos y que, en todo caso, el hecho que se haya mantenido una cantidad de buses igual o cercana al máximo permitido no se sigue que ello haya implicado alguna limitación a la producción.

Asimismo, la sentencia descarta que haya existido una flota excedentaria al momento de celebrarse los Protocolos de acuerdo, a pesar que existe prueba no objetada que así lo confirma.

Añade que, probó que los Protocolos no restringieron su capacidad de extender la cobertura de sus servicios y que, al contrario, durante su vigencia amplió considerablemente la extensión de cada uno de ellos, más que duplicando su cobertura, aseverando que la sentencia se equivoca al calcular los kilómetros que creció Línea 5 durante la vigencia de los Protocolos, al desatender la corrección ofrecida por su parte y la prueba rendida.

De este modo, en 11 años -de 1996 a 2006- de los cuales siete fueron en periodo de competencia y cuatro en supuesto período colusivo, el recorrido 5-A prácticamente no se vio modificado. En cambio, en los siguientes 11 años -de 2006 a 2017 y durante la vigencia de los tres Protocolos de acuerdo- la variante duplicó su cobertura.





En resumen, la cobertura de los recorridos ofrecidos por todas las Líneas pasó de 481 kilómetros en 1996 a 1469 kilómetros en 2017.

Por otra parte, la sola existencia de sectores desatendidos no da cuenta por sí misma de un acuerdo colusivo, ya que existen otros sectores en las mismas condiciones que no son objeto de requerimientos de colusión por parte de la Fiscalía. Además, en este mercado, en que los prestadores son libres de escoger sus trazados, es normal que se dé este suceso por no serle económicamente rentable a los prestadores abarcarlos y/o que se trata de lugares donde el usuario no utiliza la locomoción colectiva mayor. Así, la mayoría de los sectores desatendidos que cita la sentencia, se refieren a lugares que no son principalmente servidos por el transporte público mayor sino taxis, lo que puede no ser óptimo desde un punto de vista regulatorio, pero de ahí no se sigue que esa falta de prestación deba considerarse como anticompetitiva.

En definitiva, contrariamente a lo sostenido por la FNE y lo asumido por el TDLC, dice que la extensión de los recorridos no guarda relación con la suscripción de los Protocolos, los que no limitaron la posibilidad de ofrecer nuevos recorridos ni tuvieron por efecto restringir la cobertura ofrecida por Línea 5 la que, según se encuentra acreditado, aumentó considerablemente durante la vigencia del acuerdo.

Por último, el reclamo incorpora un acápite que denomina alegaciones subsidiarias. En lo pertinente,



señala que un error que afectó a todas las Líneas requeridas, está dado por la falta de fundamentación por parte del TDLC en cuanto a la fijación de la multa base y sobre la cual se consideraron las únicas dos atenuantes acreditadas (irreprochable conducta anterior y participación de las autoridades), desde que se limitó a ocupar la fijada por la FNE sin explicar cómo se llegó a dicho monto, no obstante su parte probó la extensión de sus recorridos, frecuencia y pago de planillas.

Denuncia como un segundo error que afectó a todas las Líneas requeridas, la incorrecta valoración que hizo el TDLC respecto de la participación de las autoridades, puesto que, sólo la consideró como atenuante, respecto de la Seremitt, en lo que refiere a la suscripción del Primer Protocolo y con posterioridad a su suscripción, no obstante que dicho respaldo se mantuvo en los años siguientes y que otros órganos, como la Intendencia de la Araucanía y la Cámara de Diputados en general, también lo hicieron.

A su entender y en ese contexto, señala que el TDLC no se pronunció sobre la confianza legítima, derivada tanto de que la FNE conoció o debió conocer la celebración de los Protocolos de acuerdo como del hecho que durante la vigencia de los mismos esa Fiscalía archivó denuncias de colusión por haber participado en ellas autoridades públicas, desconociendo una serie de documentos que dan cuenta de lo que expone.

Finalmente, aun de descartarse todas las circunstancias anteriores, la rebaja impuesta a la multa



base como consecuencia de la participación de las autoridades, es mucho menor que en otros casos conocidos por el TDLC, lo que afecta el principio de igualdad, sobre todo si se considera que la participación de estas autoridades ocurrió mucho antes que las de aquellas que se enumera y que en algunos casos la rebaja llegó hasta un 94% de la multa.

**Cuarto:** Que, para un adecuado entendimiento del asunto sometido a conocimiento de esta Corte, es necesario expresar que estos autos se iniciaron a través de un requerimiento que la Fiscalía Nacional Económica presentó ante el TDLC el 26 de septiembre de 2018, en contra de once sociedades de transporte público urbano de pasajeros, entre ellas las reclamantes, por haber infringido el artículo 3 incisos 1° y 2° letra a) del Decreto Ley N° 211, al haber celebrado un acuerdo para limitar la producción en el mercado de transporte público urbano de pasajeros, en las comunas de Temuco y Padre Las Casas, entre los años 2003 y 2017.

La FNE expuso que, tomó conocimiento de los hechos el 4 de septiembre de 2013 con ocasión de una denuncia particular, en razón de la cual se acusó a las Líneas de transporte público de pasajeros que en el año 2003, decidieron adoptar acciones conjuntas para impedir un "crecimiento irracional" del parque de buses. Indica que, la conducta indebida se tradujo en que las requeridas establecieron acuerdos mediante los cuales se obligaban recíprocamente a limitar la cantidad máxima de buses y taxi buses de sus flotas, medida que habría restringido,



impedido o entorpecido la competencia en el referido mercado.

Relata que, para lograr ese objetivo, las requeridas suscribieron tres Protocolos de acuerdo. El primero se celebró por escritura pública de 17 de febrero de 2003 y en su virtud se fijó la cantidad de buses que cada Línea podría incorporar en los años siguientes, en forma gradual y acumulativa, esto es, un máximo de nueve buses durante su vigencia -dos por año-, pudiendo agregar aquellos que no hubiesen incorporado un año determinado. Las requeridas también se habrían obligado a no compartir terminales ni constituir sociedades con eventuales entrantes interesados y su extensión sería por el lapso de cinco años.

El segundo se suscribió mediante instrumento privado cuyas firmas fueron autorizadas ante notario el 26 de febrero de 2008, manteniéndose iguales cláusulas, de manera tal que se mantuvo congelado el parque automotriz por cinco años más, hasta el 31 de diciembre de 2012, indicando la cantidad máxima de buses que cada Línea podía tener.

La FNE, señaló que en el año 2012, la Línea 9 habría inscrito en el Registro un bus más de lo permitido. Ello habría generado conflictos con algunas Líneas, lo cual fue consignado por la Línea 9 en un acta de sesión de Directorio a propósito de una reunión de presidentes de las Líneas, en que se mencionó la voluntad de éstas de hacer cumplir el acuerdo, bajo la amenaza de desatar una guerra de precios.



Sin embargo, las requeridas firmaron el Tercer Protocolo con fecha 27 de diciembre de 2012, documento que sostiene habría estabilizado el cartel, permitiendo que las Líneas -con excepción de la Línea 9- pudieran aumentar su flota en un bus extra.

La autoridad explicó que, la industria del transporte público de pasajeros en las comunas de Temuco y Padre Las Casas se compone de locomoción colectiva mayor, menor e individual y es regulada por el Decreto Supremo N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La locomoción colectiva mayor estaría conformada por las requeridas, quienes compiten en tarifas, calidad y frecuencia. Por Resolución Exenta 18/2000, la Seremitt de la IX Región estableció una frecuencia mínima de diez vehículos por hora, para los buses urbanos durante los horarios punta de la mañana en días hábiles, arriba de la cual las Líneas podrían competir libremente y que el carácter público del Registro de vehículos, habría sido un elemento facilitador del acuerdo, al permitir el monitoreo de su cumplimiento a bajo costo.

En cuanto mercado relevante, sostuvo que la conducta descrita incide en el servicio de transporte público urbano de pasajeros en las comunas de Temuco y Padre Las Casas prestado mediante buses y taxis colectivos.

En ese mismo orden de ideas, indica que la locomoción colectiva mayor no ha sido objeto de perímetro de exclusión ni de licitación para el uso de vías, de modo que a través de la conducta imputada las Líneas



pretendieron limitar el parque de buses ilícitamente, cuestión que sólo podría competir a la autoridad sectorial.

Respecto a las condiciones de entrada, reconoce las siguientes: la imposibilidad de ingreso de taxis colectivos debido a la normativa sectorial; la exigencia de una flota mínima para cumplir con los requisitos de frecuencia y contar con un terminal de buses. Adicionalmente, existirían a juicio de la FNE barreras derivadas de un comportamiento estratégico de las Líneas al establecer una limitación a compartir terminales con nuevos entrantes.

Manifiesta que, estos Protocolos, afectaron el mercado relevante, pues se limitó la frecuencia del transporte, lo cual habría **(i)** generado mayores tiempos de espera para los usuarios; **(ii)** tendido a afectar la competencia de precios entre las requeridas; y **(iii)** restringido la posibilidad de que las Líneas ofrecieran nuevos recorridos dentro de la ciudad.

Concluye que la conducta descrita se enmarca en el ilícito que les fue imputado, porque se trataría de un acuerdo que involucra competidores y existiría una confluencia de voluntades para afectar una variable competitiva, esto es, limitar la producción, por medio de la restricción de la capacidad de cada Línea, para ofrecer servicios de transporte público urbano de pasajeros en las ciudades de Temuco y Padre Las Casas.

Por último, precisa que si bien la nueva redacción del artículo 3 inciso 2° letra a) del D.L. N° 211, no



exige que los acuerdos que consistan en limitar la producción, confieran poder de mercado a los infractores, este elemento igualmente concurre en el presente caso, toda vez que involucra a la totalidad de las líneas de buses participantes en el mercado relevante de la zona.

Terminó solicitando que, se declare que las requeridas incurrieron en la infracción de ley que se indicó; se les prohíba ejecutar la conducta a futuro; se les condene al pago de multas entre 50 a 220 Unidades Tributarias Anuales dependiendo de la Línea; se ordene que éstas elaboren e implementen un manual interno que desincentive toda conducta contraria a la competencia; con costas.

Por su parte, las Líneas impugnantes, al contestar el requerimiento, solicitaron su rechazo sobre la base de los mismos argumentos que expusieron en sus reclamos.

**Quinto:** Que, la sentencia del TDLC, luego de efectuar un extenso análisis de la prueba rendida, acogió el requerimiento declarando que la conducta imputada por la FNE consiste en un acuerdo único celebrado por las requeridas, que consta en tres Protocolos con idéntico objeto, cual fue congelar el parque y la dotación de buses por cinco años. Se explicitan en ella cada uno de los elementos que integran el ilícito imputado de la forma que se analizara más adelante, a propósito de la decisión que se adoptará.

**Sexto:** Que, como lo ha referido esta Corte en fallos anteriores, el derecho de la competencia tiene como objetivo primordial neutralizar posiciones de poder de



mercado de los agentes económicos y, en tal sentido, forma parte de la Constitución económica de un orden basado en que la libertad es un medio a través del cual se consolida el bienestar de la Nación. Así, la legislación de la libre competencia, en particular el Decreto Ley N° 211, se erige como una norma perteneciente al orden público económico, que tiene distintas funciones respecto de la garantía en estudio, puesto que por una parte vela porque la libertad de emprendimiento y el derecho a desarrollar cualquier actividad económica sea respetado tanto por los particulares como por el Estado y, además, desde otra perspectiva limita el ejercicio de tal derecho, ya que el atentado contra la libertad puede provenir no sólo del Estado sino también de particulares que esgrimiendo su propia libertad pretenden alcanzar y ejercer poder en el mercado, violentando no sólo el derecho de los otros actores del ámbito económico en que se desenvuelven, sino que afectando los intereses de los consumidores, lo que en último término se traduce en la afectación del bienestar de la generalidad de los miembros de la sociedad.

La libre competencia comprende, principalmente, los derechos y libertades de los productores de bienes y servicios, pero sin desconocer el interés colectivo de los consumidores y el interés público del Estado de conservar un mercado altamente competitivo.

Así, se ha dicho: *"Que la finalidad de la legislación antimonopolios, contenida en el cuerpo legal citado, no es sólo la de resguardar el interés de los*





*consumidores sino más bien la de salvaguardar la libertad de todos los agentes de la actividad económica, sean ellos productores, comerciantes o consumidores, con el fin último de beneficiar a la colectividad toda, dentro de la cual, por cierto, tienen los consumidores importante papel. En otras palabras, el bien jurídico protegido es el interés de la comunidad de que se produzcan más y mejores bienes y se presten más y mejores servicios a precios más convenientes, lo que se consigue asegurando la libertad de todos los agentes económicos que participen en el mercado". (Resolución N° 368, considerando 2°, Comisión Resolutiva, citada por Domingo Valdés Prieto, Libre Competencia y Monopolio, Editorial Jurídica de Chile, página 190).*

De modo tal que, la protección institucional de la libre competencia sobrepasa el mero resguardo de intereses individuales, pretende mantener el orden económico en el mercado, reprimiendo los abusos o el mal uso de las libertades por cualquier agente económico que participa en el mercado, toda vez que no es posible que aquél, en el ejercicio del derecho de la libre iniciativa económica, afecte la libre competencia que le permite actuar.

Esta doble vía que considera la libertad y el abuso, permite explicar la limitación que impone la institucionalidad en orden a no desarrollar acciones que restrinjan de manera antijurídica la competencia, la cual corresponde proteger "no sólo cuando es lesionada, sino



que también cuando es puesta en peligro" (Valdés, obra citada, página 187).

**Séptimo:** Que, de acuerdo a lo explicado, el sistema jurídico establecido en nuestro país dice relación con los aspectos orgánicos y normativos o substanciales que se encuentran destinados a resguardar el mercado y propender a la sana competencia entre quienes desarrollan actividades económicas, permitiendo de esta forma que se conjuguen diferentes leyes del mercado, entre ellas la libre iniciativa en materia económica, en que el precio de los bienes y servicios queda fijado por la ley de la oferta y la demanda, con lo cual la sociedad pueda obtener equilibrio entre la mejor calidad y los menores precios posibles de los bienes y servicios transables comercialmente, con la justa ganancia de los actores del mercado.

**Octavo:** Que, en ese contexto, cabe consignar que según se ha expresado en fallos anteriores sobre la materia, conforme al artículo 3 del Decreto Ley N° 211, los elementos del tipo de colusión son los siguientes:

**1.-** El acuerdo. El acuerdo es el elemento volitivo, que puede darse de manera expresa o tácita, escrita u oral, de ejecución instantánea, diferida o a plazo, formal o informal. Si bien éste puede ser implícito exige, necesariamente, que manifieste inequívocamente la voluntad de los partícipes en orden a concretarlo.

**2.-** El o los sujetos activos. Debe existir una persona determinada que realiza el hecho descrito en el tipo legal, puede ser una persona natural, jurídica,



colectiva o una organización. En la hipótesis de la letra a), que nos convoca, el sujeto activo debe ser, además, un competidor.

**3.-** El objeto o finalidad del acuerdo. El objeto es la acción encaminada a la obtención de beneficios para quienes se concertan; es aquello que los concertantes convienen hacer o no hacer. Se puede concretar en acuerdos o prácticas anticompetitivas que suelen estar relacionadas con la fijación de precios de venta o de compra, con la limitación de la producción, con la asignación de zonas o cuotas de mercado o con la afectación de un proceso de licitación. Adicionalmente, el literal a) agrega que el objeto puede consistir en determinar condiciones de comercialización o excluir a actuales o potenciales competidores.

**4.-** Los efectos o resultados. Las consecuencias deben ser previstas y buscadas por quienes aúnan voluntades, las que se referirán prácticas reñidas con el libre mercado o más directamente a conductas de efectos anticompetitivos en el mercado como lo serían aquellas que impidan, restrinjan o entorpezcan la libre competencia o que tiendan a producir dichos efectos, es decir, que tengan la potencialidad de producirlos.

**5.-** La intención o elemento subjetivo. Las conductas de quienes se concertan deben estar relacionadas con la obtención de un beneficio propio de los miembros de acuerdo o un perjuicio de terceros, sin que los primeros puedan ignorar que la conducta acordada dañará el libre mercado, afectará la libre competencia y que es un



atentado al orden público económico. Así, el provecho puede materializarse de distintas formas y particularmente, acorde lo dispone la letra a) del artículo, en conferirles poder de mercado a los competidores celebrantes si lo acordado tuvo por objeto determinar condiciones de comercialización o excluir a actuales o potenciales competidores.

**Noveno:** Que, de la lectura de los reclamos en examen -los que se han descrito y analizado de manera detallada precisamente a fin de ilustrar lo que sigue-, es posible advertir que, aquéllos tienen como eje central el que el TDLC no valoró correctamente la prueba rendida en lo que refiere a los elementos que configuran el ilícito que se les imputó, desde que, a su juicio, no incurrieron en conducta anticompetitiva alguna, por cuanto los Protocolos en comento corresponden a acuerdos de cooperación que fueron validados por la autoridad con el fin de resolver los problemas ambientales y de congestión que en la zona producía el transporte público de pasajeros.

Señalan adicionalmente, entre otras cosas, que la acción deducida se encuentra prescrita; que carecen de legitimación pasiva porque no son agentes económicos ya que no compiten entre sí y, que no se ajusta a la legalidad "crear" un elemento del tipo, como sería la determinación de la "limitación en la productividad", esto, sobre la base de una exégesis que no se ajustaría a la realidad.



**Décimo:** Que, en relación a la prescripción de la acción en estudio que fuera invocada por las Líneas 1 y 2, es necesario estructurar su procedencia sobre la base de la calificación jurídica de la conducta ilícita que se imputa.

En ese sentido y como se dijo acertadamente por los jueces de base, no existe discusión en cuanto a la existencia de un acuerdo entre las requeridas para congelar el parque automotriz, cuestión que se extendió entre 2003 a 2017 y que de la lectura de las cláusulas de los Protocolos unido a lo expuesto por los testigos que se citan en el fallo en análisis, se advierte que dichos acuerdos mantuvieron durante todo ese lapso las mismas partes, objeto y fines, de lo cual es posible colegir que se trata de una conducta y objeto único de carácter evidentemente colusorio y que, como tal, se comete de forma permanente mientras subsista el actuar. En otras palabras, según lo ha declarado esta Corte, como aquella "cuya consumación perdura en el tiempo y que está conformada por un conjunto de acciones u omisiones que pueden diferir sin afectar el núcleo central (...), pero que la ley cubre con un tipo único, manteniéndose la infracción hasta que el autor o autores cambian radicalmente su conducta, o la cesan".

En ese entendido, se señala que la conducta acusada se habría ejecutado hasta al menos el 31 de diciembre de 2017 y, por consiguiente, el régimen legal aplicable para efectos de la prescripción extintiva es el texto del artículo 20 inciso 4° del D.L. N° 211 vigente a esa



fecha. Dicha norma establece que, en el caso de la conducta imputada por la FNE, esto es, aquella prevista en el artículo 3 inciso 2° letra a) de dicho cuerpo legal, las acciones prescriben "en el plazo de cinco años, y el computo de la prescripción no se iniciará mientras se mantenga en el mercado los efectos de la conducta objeto de la acción".

Así entonces, habiendo sido el requerimiento de autos legalmente notificado el 23 de octubre de 2018 a las Líneas 1 y 2, la acción de la FNE para perseguir la responsabilidad de estas requeridas, no se encuentra prescrita, toda vez que aún no había transcurrido el citado plazo legal de cinco años.

**Undécimo:** Que, en cuanto a la configuración del ilícito, en primer lugar habrá que despejar si las reclamantes revisten el carácter de agentes económicos y que, por tanto, puedan interactuar en este mercado.

El argumento de las reclamantes se asienta en dos pilares; por un lado, indican que en realidad son los dueños de los buses los que prestan el servicio y no las Líneas, las que solo percibirían ingresos por el pago de las planillas de recorrido y, en el caso de las Líneas 1 y 2, indican que no desarrollan el giro.

Sin embargo, lo cierto es que la calidad de agentes económicos de las Líneas es independiente de la propiedad de las máquinas, la estructura de la empresa o de los mecanismos de reparto de ganancias. De igual forma, se comparte lo expresado por el TDLC, en cuanto a que de conformidad a lo dispuesto en los artículos 4 y 8 del



Decreto Supremo N° 212, las Líneas son las que representan a los dueños y arrendatarios de buses y son las obligadas al cumplimiento de la normativa aplicable por parte de sus integrantes, ya que las líneas de buses son los agentes económicos que compiten en el mercado de transporte de pasajeros, por intermedio de los buses que las componen

Ahora bien, es acertado afirmar además, que desde el punto de vista económico, las Líneas coordinan las tarifas, los recorridos y demás características de los servicios, es decir, se comportan como un agente económico a cargo del servicio que se presta en el mercado del transporte en estudio, aun cuando no sean sus agentes quienes son los dueños de los buses.

**Duodécimo:** Que, respecto al fondo del asunto controvertido, esto es, si las reclamantes incurrieron o no en alguna conducta tipificada en los incisos 1° y 2° letra a) del artículo 3 del Decreto Ley N° 211, ha de tenerse presente que el texto del literal mencionado señala que:

*"Se considerarán, entre otros, como hechos, actos o convenciones que impiden, restringen o entorpecen la libre competencia o que tienden a producir dichos efectos, los siguientes: a) Los acuerdos o prácticas concertadas que involucren a competidores entre sí, y que consistan en fijar precios de venta o de compra, limitar la producción, asignarse zonas o cuotas de mercado o afectar el resultado de procesos de licitación, así como los acuerdos o prácticas concertadas que, confiriéndoles*



*poder de mercado a los competidores, consistan en determinar condiciones de comercialización o excluir a actuales o potenciales competidores.”*

De esta manera, habiéndose concluido en el motivo precedente que los reclamantes sí gozan del carácter de agentes económicos y no encontrándose controvertida la existencia de los acuerdos, solo queda examinar si en autos se probó que éstos recayeron sobre una variable relevante de competencia -como lo sería el limitar la producción- y, si tiene por objeto excluir competidores, en el evento que el acuerdo haya conferido poder de mercado a las requeridas.

Lo anterior, teniendo presente que las reclamantes han señalado, en términos generales, que los Protocolos por ellas suscritos no habrían tenido por objeto limitar la producción, sino que hacerse cargo (con el apoyo de las autoridades) de algunas de las externalidades producidas en las comunas involucradas del servicio de locomoción colectiva de buses y taxi buses en particular, el aumento de los niveles de congestión y contaminación del ambiente y, que no tendrían la aptitud de producir los efectos antimonopólicos que se acusan.

**Décimo tercero:** Que, al efecto, es preciso mencionar que en lo que dice relación con el mercado relevante y las condiciones de competencia, esta Corte concuerda con lo reflexionando y concluido en la sentencia reclamada en cuanto a que, atendida la extensión de la superposición de recorridos y tramos entre las requeridas, además de la disputa por atraer pasajeros, es cierto que las Líneas





compiten entre sí y que los acuerdos tuvieron el efecto de conferir poder de mercado a las requeridas.

En efecto, los Protocolos aunaron a la totalidad de las Líneas de buses de transporte público urbano de Temuco y Padre de las Casas, las que de manera conjunta gozan de una participación que alcanza altos porcentajes en el mercado, lo que sumado a condiciones de entrada no favorables -determinadas, entre otras, por exigencias en cuanto a flotas y disponibilidad de terminales-, impidieron que se verificase la entrada de nuevos agentes al mercado relevante. Lo señalado se explica porque se determinó correctamente que la producción del mercado en estudio comprende la flota de buses, los recorridos actualmente en uso y los que en el futuro se pueden adicionar, la potencialidad de personas transportadas atendido la disponibilidad de espacio y asientos en cada bus y la frecuencia con que pasan los buses por sus paraderos. En resumen, para las empresas prestadoras del servicio de transporte, son los buses los que constituyen el activo esencial, toda vez que de tales bienes depende la cantidad de espacio disponible, la cantidad máxima de frecuencias y además, la extensión de cada uno de los recorridos que pueden producir las Líneas.

**Décimo cuarto:** Que, los Protocolos de acuerdo establecieron un límite a la flota de buses de cada línea, que como se explicó, fijó la cantidad de buses que cada una de las líneas podía incorporar en un periodo de tiempo (los años siguientes), determinación que tuvo como consecuencia que se pudo coartar no sólo el espacio



disponible durante aquel plazo, sino que también la frecuencia de los buses en cada uno de los recorridos. De modo tal que los Protocolos sí tuvieron la capacidad de imponer una limitación de la producción del servicio de transporte público de pasajeros por medio de buses.

**Décimo quinto:** Que, las conclusiones vertidas se basan en hechos que se encuentran acreditados en el proceso mediante la prueba rendida.

El inciso final del artículo 22 del Decreto Ley N° 211, dispone que el Tribunal apreciará la prueba de acuerdo a las reglas de la sana crítica, lo significa tener en su ejercicio en consideración las razones jurídicas, asociadas a las simplemente lógicas, científicas, técnicas o de la experiencia, en cuya virtud se le asigne o se le reste valor a cada una de las probanzas rendidas, teniendo además presente la multiplicidad, gravedad, precisión, concordancia y conexión de las demás pruebas y antecedentes del proceso, de manera que conduzcan a la conclusión que convence los sentenciadores.

Pues bien, como se expresó en el motivo noveno, las reclamantes manifiestan en sus libelos que se omitió el análisis de algunos medios de prueba: el informe económico realizado por el señor José Luis Lima Reyna, según las Líneas 1 y 2; reprochan errores fácticos: en la determinación del mercado relevante, en la competencia que mantienen los taxis colectivos y en los efectos de los Protocolos de acuerdo, según las Líneas 6, 7, 8 y 9; y, éstas además, han reclamado la vulneración del



precepto antes transcrito ya que no se valorizó prueba que acreditaría su teoría del caso y por falta de fundamentación de la sentencia. La Línea 5, igualmente, sostiene en su reclamación que la sentencia impugnada yerra al tener por probados los hechos que analiza y propone una forma distinta de arribar a las conclusiones fácticas necesarias para resolver este conflicto.

**Décimo sexto:** Que, revisada y analizada por esta Corte la prueba rendida en autos, no cabe sino concluir que ha sido correctamente ponderada y que los reproches que se efectúan a la sentencia no son tales pues el método de razonamiento en ella consagrado da cuenta de un análisis racional y efectuado con libertad, pero sin contradecir los principios de la lógica, las máximas de la experiencia y los conocimientos científicamente afianzados, por lo que los argumentos planteados sólo aparecen como expresión de discordancia con el producto de la ponderación.

**Décimo séptimo:** Que, finalmente, en lo que dice relación con las multas y la forma en que el TDLC arribó a los montos en que se condenó a cada una de las requeridas, no es efectivo que no se hayan considerado atenuantes pues de ello da cuenta en contrario lo expresado en los considerandos centésimo cuadragésimo segundo y centésimo cuadragésimo tercero de la sentencia. Cuestión distinta, es que las recurrentes no se conformen con los porcentajes de reducción, no siendo acertado por lo demás, compararse con otros casos en que las circunstancias fácticas en general, eran diversas.



**Decimooctavo:** Que, en razón de lo expuesto, los recursos de reclamación deducidos serán rechazados, como se dirá.

**Decimonoveno:** Que, corresponde que las requeridas sean condenadas en costas por considerarse que han resultado totalmente vencidas desde que, como se ha resuelto con anterioridad por esta Corte (Ingreso Rol N° 2578-2012), el procedimiento seguido en su contra es uno de carácter sancionatorio en que la petición principal de la Fiscalía Nacional Económica ha estado direccionada a obtener que se acoja el requerimiento en contra de las investigadas declarándose que han incurrido en la conducta prevista en el actual texto del artículo 3°, incisos 1° y 2° letra a) del Decreto Ley N° 211 y es del caso que todas han resultado condenadas por este ilícito.

Por estos fundamentos, normas legales citadas y particularmente lo dispuesto por los artículos 3 y 27 del Decreto Ley N° 211, se declara que:

**I.- Se rechazan** los recursos de reclamación deducidos por la Sociedad de Transportes Avda. Alemania-P Nuevo S.A y Transportes Línea Número Dos Limitada Taxibuses Número Seis Temuco S.A., Inmobiliaria e Inversiones El Carmen Cajón, Empresa de Transportes Línea Número Ocho Padre Las Casas S.A., Empresa de Transporte de Pasajeros Línea Nueve S.A. y Sociedad de Transportes Línea Número Cinco S.A. en contra de la sentencia dictada por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia el veintiuno de diciembre de dos mil veinte.

**II.-** Se condena en costas a las requeridas.



Redactó la Abogada Integrante Sra. Carolina Coppo.

Regístrese y devuélvase con todos sus agregados.

Rol N° 17.418-2021.

Pronunciado por la Tercera Sala de esta Corte Suprema integrada por los Ministros (a) Sra. Ángela Vivanco M., Sra. Adelita Ravanales A., Sr. Jean Pierre Matus A., y los Abogados Integrantes Sr. Enrique Alcalde R. y Sra. Carolina Coppo D. No firman, no obstante haber concurrido a la vista y al acuerdo de la causa, la Ministra Sra. Vivanco por estar con permiso y la Abogada Integrante Sra. Coppo por no encontrarse disponible su dispositivo electrónico de firma.



Pronunciado por la Tercera Sala de la Corte Suprema integrada por los Ministros (as) Adelita Inés Ravanales A., Jean Pierre Matus A. y Abogado Integrante Enrique Alcalde R. Santiago, nueve de junio de dos mil veintitrés.

En Santiago, a nueve de junio de dos mil veintitrés, se incluyó en el Estado Diario la resolución precedente.

