

PROCEDIMIENTO: Especial para la protección del interés colectivo de los consumidores (Art. 51 de la Ley N° 19.496).

MATERIA: Indemnización de perjuicios por afectación al interés colectivo de los consumidores.

DEMANDANTE: Organización de Consumidores y Usuarios de Chile AC.

RUT N°: 73.342.000-6

REPRESENTANTE LEGAL
RUT N° Stefan Larenas Riobó
5.788.123-2

PATROCINANTE
RUT N° Juan Sebastián Reyes Pérez
8.863.805-0

DEMANDADO 1
RUT N°: WILLIAMSON BALFOUR MOTORS S.A.
96.695.420-5

REPRESENTANTE LEGAL: Mario Peter Aberle
RUT N°: Se ignora.

DEMANDADO 2
RUT N°: AUTOMOTRIZ FOR CENTER S.A.
76.068.841-K

REPRESENTANTE LEGAL: Mario Hernán Artigas Navarrete
RUT N°: 10.483.039-0

DEMANDADO 3
RUT N°: AUTOMOTORA INALCO S.A.
81.198.400-0

REPRESENTANTE LEGAL: Osvaldo Rivas Matus
RUT N°: 8.148.913-0

DEMANDADO 4
RUT N°: PIAMONTE S.A.
96.642.160-6

REPRESENTANTE LEGAL: Raúl Alfredo Dell Oro Crespo
RUT N°: 7.346.952-K

DEMANDADO 5
RUT N°: INCHCAPE AUTOMOTRIZ CHILE S.A.
96.856.360-2

REPRESENTANTE LEGAL: Alberto Rodrigo Leiva Navarro
RUT N°: 14.256.501-3

DEMANDADO 6	VALENZUELA DELARZE S.A.
RUT N°:	89.821.000-6
REPRESENTANTE LEGAL:	Jorge Valenzuela Delarze
RUT N°:	10.239.088-1
DEMANDADO 7	POMPEYO CARRASCO AUTOMOTRIZ SpA
RUT N°:	86.708.400-2
REPRESENTANTE LEGAL:	Iván Pompeyo Carrasco Popovic
RUT N°:	7.126.483-1
DEMANDADO 8	SALINAS Y FABRES S.A.
RUT N°:	91.502.000-3
REPRESENTANTE LEGAL:	Gonzalo Ferrari Espinoza
RUT N°:	13.027.965-1
DEMANDADO 9	AUTOMOTRIZ CORDILLERA S.A
RUT N°:	79.453.870-K
REPRESENTANTE LEGAL:	Víctor Tapia Carreño
RUT N°:	12.964.526-1
DEMANDADO 10	AUTOMOTRIZ PORTILLO S.A.
RUT N°:	79.802.860-7
REPRESENTANTE LEGAL:	Mauricio Smith Vender
RUT N°:	7.050.842-7
DEMANDADO 11	KIA CHILE S.A.
RUT N°:	79.567.420-9
REPRESENTANTE LEGAL:	Luz María Antúnez Fernández
RUT N°:	15.381.234-9
DEMANDADO 12	DERCOCENTER SpA
RUT N°:	82.995.700-0
REPRESENTANTE LEGAL:	Oscar Andrés Saénz Pérez
RUT N°:	7.954.684-4
DEMANDADO 13	IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA ALAMEDA SpA

RUT N°: 93.061.000-3
REPRESENTANTE LEGAL: Cristián Andrés Sierra Margenats
RUT N°: 13.441.244-5

EN LO PRINCIPAL: DEMANDA DE INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS EN DEFENSA DEL INTERÉS COLECTIVO DE LOS CONSUMIDORES; **EN EL PRIMER OTROSÍ:** ACREDITA PERSONERÍA; **EN EL SEGUNDO OTROSÍ:** ACOMPAÑA DOCUMENTOS; **EN EL TERCER OTROSÍ:** SOLICITUD QUE INDICA; **EN EL CUARTO OTROSÍ:** SE ORDENE NOTIFICACIÓN A SERNAC; **EN EL QUINTO OTROSÍ:** DESIGNA ABOGADO PATROCINANTE Y CONFIERE PODER.- **EN EL SEXTO OTROSÍ:** SEÑALA MEDIO DE NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA.

S.J.L EN LO CIVIL DE SANTIAGO

STEFAN LARENAS RIOBO, cientista social, cédula nacional de identidad 5.788.123–2, Presidente de la **ORGANIZACIÓN DE CONSUMIDORES Y USUARIOS DE CHILE AC**, asociación de consumidores, constituida al amparo de la Ley N° 19.496, corporación de derecho privado, rol único tributario 73.342.000–6, ambos domiciliados en calle Bandera N° 84, oficina 403, ciudad y comuna de Santiago, a US. digo:

En la representación invocada, vengo en **deducir acción colectiva contenida en el artículo 50** de la Ley de Protección de Derechos del Consumidor N° 19.496, en adelante también "**LPDC**", en contra de:

1. **WILLIAMSON BALFOUR MOTORS S.A.**, rol único tributario N° 96.695.420-5, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Mario

Peter Aberle, se ignora profesión u oficio, se ignora cédula de identidad, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Las Condes N° 12.907, comuna de Las Condes, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente "BMW",

2. **AUTOMOTRIZ FOR CENTER S.A.**, rol único tributario N° 76.068.841-k, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Mario Hernán Artigas Navarrete, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 10.483.039-0, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Irrarrázabal N° 1445, comuna de Ñuñoa, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente "Ford",
3. **AUTOMOTORA INALCO S.A.**, rol único tributario N° 81.198.400-0, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Osvaldo Rivas Matus, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 8.148.913-0, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Santa Rosa N° 537, comuna de Santiago, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente "Chevrolet",
4. **PIAMONTE S.A.**, rol único tributario N° 96.642.160-6, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Raúl Alfredo Dell Oro Crespo, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 7.346.952-K, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Irrarrázaval 3401, comuna de Ñuñoa, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente "Piamonte",
5. **INCHCAPE AUTOMOTRIZ CHILE S.A.**, rol único tributario N° 96.856.360-2, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Alberto Rodrigo Leiva Navarro, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 14.256.501-3, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida La Dehesa N° 265, Comuna de Lo Barnechea, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente "Subaru",

6. **VALENZUELA DELARZE S.A.**, rol único tributario N° 89.821.000-6, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Jorge Valenzuela Delarze, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 10.239.088-1, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Manuel Montt N° 1328, comuna de Providencia, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente “Valenzuela & Delarze”,
7. **POMPEYO CARRASCO AUTOMOTRIZ SpA**, rol único tributario N° 86.708.400-2, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Iván Pompeyo Carrasco Popovic, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 7.126.483-1, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Pedro de Valdivia N° 963, comuna de Providencia, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente “Pompeyo Carrasco”,
8. **SALINAS Y FABRES S.A.**, rol único tributario N° 91.502.000-3, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Gonzalo Ferrari Espinoza, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 13.027.965-1, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida General Rondizzoni N° 2130, comuna y ciudad de Santiago, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente “Salfa”,
9. **AUTOMOTRIZ CORDILLERA S.A.**, rol único tributario N° 79.453.870-K, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por su Gerente General Sr. Víctor Tapia Carreño, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 12.964.526-1, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Vitacura 7649, comuna de Vitacura, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente “Salazar & Israel”,
10. **AUTOMOTRIZ PORTILLO S.A.**, rol único tributario N° 79.802.860-7, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Mauricio

Smith Vender, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 7.050.842-7, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Vitacura N° 5.555, comuna de Vitacura, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente “Portillo”,

11. KIA CHILE S.A., rol único tributario N° 79.567.420-9, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por la Sra. Luz María Antúnez Fernández, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 15.381.234-9, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Las Condes N° 11.774, Vitacura, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente “Kia”,

12. DERCOCENTER SpA, rol único tributario N° 82.995.700-0, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Oscar Andrés Saéñz Pérez, ingeniero comercial, cédula de identidad N° 7.954.684-4, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Américo Vespucio N° 1842, comuna de Quilicura, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente “Derco”.

13. IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA ALAMEDA SpA, rol único tributario N° 93.061.000-3, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Cristián Andrés Sierra Margenats, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 13.441.244-5, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Américo Vespucio N° 1842, comuna de Quilicura, Región Metropolitana, en adelante, indistintamente “Mazda Chile”.

En lo sucesivo, me referiré a todas las personas jurídicas antes individualizadas como las “demandadas”, solicitando desde ya que US. declare admisible la demanda y determine que las demandadas han infringido las disposiciones legales que se señalan a continuación, y que se acojan las peticiones que se presentan en la conclusión, con costas.

Todas las demandadas, se dedican en forma habitual y profesional a la venta de vehículos motorizados a los consumidores. Para vender, las demandadas, utilizan puntos de venta o salas de venta distribuidas en todo el país a las cuales los consumidores pueden concurrir para la compra de vehículos nuevos, unido esto a la utilización de páginas web, donde las demandadas ofrecen vehículos de sus respectivas marcas y modelos, bajo distintas modalidades de venta:

1. BMW: <https://www.wbm.cl/bmw/>
2. Ford: <https://www.ford.cl/>
3. Chevrolet: <https://www.chevrolet.cl/>
4. Piamonte: <https://www.piamonte.cl/>
5. Subaru: <https://www.subaru.cl/>
6. Valenzuela & Delarze: <https://valenzueladelarze.cl/web/home>
7. Pompeyo Carrasco: <https://www.pompeyo.cl/>
8. Salfa: <https://www.salfaautomotriz.cl/es/web/guest/home>
9. Salazar & Israel: <https://www.salazarisrael.cl/>
10. Portillo: <https://www.portillo.cl/>
11. Kia: <https://www.kia.com/cl/main.html>
12. Derco: <https://www.dercocenter.cl/>
13. Mazda Chile: <https://www.mazda.cl/>

Esta acción colectiva se presenta para cautelar el interés colectivo de los consumidores, clientes de BMW, Ford, Chevrolet, Piamonte, Subaru, Valenzuela & Delarze, Pompeyo Carrasco, Salfa, Salazar & Israel, Portillo, Kia, Derco y Mazda Chile, que pagaron a las demandadas precios mayores a aquellos que correspondía por costos inflados del transporte marítimo, derivados de la existencia de una colusión que fue confirmada mediante sentencia de la Excm. Corte Suprema de fecha 14 de agosto de 2020, dictada en causa rol N° 15.005. En dicho fallo, se acreditó fehaciente y definitivamente que las empresas Compañía Marítima Chilena S.A. (hoy “CMC”, antes Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A., en adelante “CCNI”), Compañía Sudamericana De Vapores S.A. (en adelante “CSAV”), Eukor Car Carriers Inc. (en adelante “Eukor”), Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (en

adelante “K Line”), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (en adelante “MOL”) y Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (en adelante “NYK”) (en adelante, todas en su conjunto como las “Empresas de Transporte”) adoptaron y ejecutaron acuerdos consistentes en la asignación de zonas o cuotas de mercado, a través de la asignación de cuentas que controlaban los fabricantes o consignatarios de vehículos motorizados para la prestación de servicios de transporte marítimo *deep sea* de vehículos con destino a Chile a través de la Ruta Europa, Ruta América y Ruta Asia, alcanzando a 18 cuentas, que se pactaron entre los años 2000 al 2012. Esta colusión US. corresponde al comportamiento de un “cartel” y así será denominado en lo sucesivo.

Según se explicará, esta demanda se sustenta en la infracción a las obligaciones que las demandadas tenían, como proveedoras profesionales sujetas a deberes de actuar con diligencia y buena fe de buscar la indemnidad de los consumidores a quienes traspasaron los cobros excesivos de los fletes de vehículos sin tomar acción alguna para evitar o resarcir dicha anomalía, especialmente después de la sentencia de la Excm. Corte Suprema, ya señalada. Esta responsabilidad de las demandadas se fundamenta en los artículos 3 letra e), 24 y 43 de la LPDC. Como se mostrará, dada la experiencia y habitualidad que tienen las demandadas en su negocio de importación y comercialización de vehículos, estas supieron o bien debieron saber que los costos de transporte de vehículos eran objeto de alteraciones artificiales producto de la existencia de un cartel. Y aunque no lo supieran, debieron defender a sus clientes de dichas alzas artificiales de precios de fletes y **compensarlos por los efectos del cartel, ejerciendo diligentemente las acciones resarcitorias necesarias después de conocida la ya mencionada sentencia de la Excm. Corte Suprema que confirmó la existencia de dicho cartel.** Esta inacción de las demandadas, ha dejado a los consumidores en total indefensión, pues ellos no tienen relación alguna con las empresas de transporte marítimo y, no obstante ello, han soportado el costo patrimonial del alza de tarifas de transporte a raíz de la colusión que cometieron las navieras, en tanto pagaron los aumentos artificiales de costo de fletes que las demandadas les traspasaron mediante el alza del precio de los vehículos adquiridos por los usuarios. Esta demanda, busca hacer efectiva la responsabilidad de los

proveedores finales, proveedores profesionales, por los daños que ellos estaban en condiciones de prever y evitar, y luego de reclamar a las empresas del cartel en beneficio de sus clientes a fin de recuperar el exceso de flete pagado apenas se hicieron conocidos los hechos, lo que hasta la fecha de interposición de esta demanda no sucede.

Para efectos de facilitar la comprensión de esta demanda y su posterior consulta, se presenta la siguiente tabla de contenidos de la parte principal:

Contenidos de la Demanda

I. NECESIDAD Y OBJETIVOS DEL DERECHO DE PROTECCIÓN A LOS CONSUMIDORES.	10
a. La acción colectiva:	10
b. El legitimado Activo:	12
c. La determinación del interés colectivo tutelado:	14
II. LOS HECHOS.	15
a. Cronología de los hechos:	15
b. El cartel de las navieras:	17
c. El transporte marítimo de vehículos:	20
d. El daño a los consumidores:	21
1. El daño patrimonial:	21
2. El daño extrapatrimonial:	22
III. EL DERECHO.	23
a. Competencia de este Tribunal, legitimación activa y oportunidad de la demanda:	23
1. Legitimación activa de ODECU y los consumidores afectados:	23
2. Competencia del Juzgado Civil de Santiago para conocer de la presente demanda:	26
3. ¿Por qué este juicio no se sigue en contra las Empresas Navieras coludidas?	28
4. Oportunidad procesal de la acción incoada:	30
b. Responsabilidad del Proveedor Final:	31
1. Profesionalidad exigida a los proveedores.	32
2. Estándar de diligencia debida de las demandadas.	37
3. Deberes del proveedor final.	40

4.	Incumplimiento del deber u obligación de informar.	42
5.	Vulneración del derecho a la libre elección.	43
6.	Sobre la inversión de la carga de la prueba.	44
7.	Las sanciones del derecho del consumo como mecanismo de corrección de las fallas de mercado.	47
c.	Indemnizaciones solicitadas.....	49
1.	Daños Patrimoniales.....	51
2.	Daño extrapatrimonial.....	54
3.	Daños punitivos.	55
d.	Las multas.....	57
1.	Vulneración al derecho a una información veraz y oportuna.	57
2.	Vulneración al derecho del consumidor a la reparación e indemnización adecuada y oportuna de todos los daños.....	58
3.	Falta de diligencia debida en su calidad de proveedor con los consumidores.....	59
4.	Multas pedidas.....	61

I. NECESIDAD Y OBJETIVOS DEL DERECHO DE PROTECCIÓN A LOS CONSUMIDORES.

a. La acción colectiva:

El Derecho del Consumo, tiene por objeto remediar los efectos de la situación dispar en que se encuentran los consumidores y usuarios, en relación con sus proveedores al momento de contratar bienes y servicios¹. Mientras los consumidores son simples ciudadanos que ignoran muchos elementos relevantes respecto de los bienes y servicios que consumen y que, además, se encuentran atomizados, los proveedores son personas jurídicas o naturales que se dedican profesionalmente a los negocios de su giro y que, por tanto, tienen conocimientos

¹ Rodrigo Momberg Uribe, *Ámbito de Aplicación de la Ley N° 19.496 Sobre Protección de los Derechos de los Consumidores*, 17 Revista de derecho (Valdivia) 41–62 (2004); Patricia Verónica López Díaz, *El principio de equilibrio contractual en el Código Civil Chileno y su particular importancia como fundamento de algunas instituciones del moderno derecho de las obligaciones en la dogmática nacional.*, 25 Revista Chilena de Derecho Privado 115–181, 128 (2015).

específicos aspectos de los bienes y servicios que comercializan y *expertise* para venderlos a los primeros.

La Ley N° 19.496 en su artículo 1°, define a los **consumidores** como “*las personas naturales o jurídicas que, en virtud de cualquier acto jurídico oneroso, adquieren, utilizan, o disfrutan, como destinatarios finales, bienes o servicios*”, y a los **proveedores** como “*las personas naturales o jurídicas, de carácter público o privado, que habitualmente desarrollen actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución o comercialización de bienes o de prestación de servicios a consumidores, por las que se cobre precio o tarifa.*” (subrayado propio).

La actividad del proveedor que produce, fabrica, importa, construye, distribuye o comercializa bienes, o presta servicios, puede afectar a cientos, miles e incluso a millones de personas, en ocasiones por materias de una baja cuantía, lo que invita al inmovilismo de los consumidores. Éstos últimos sufren severos problemas para organizarse en contra del proveedor quién, de no existir las acciones colectivas de la LPDC, jamás podrían asumir individualmente los costos de litigar contra las empresas, las demandadas, detalladas en este libelo. Lo anterior atenta contra el bienestar social, y el correcto funcionamiento de los mercados, y fue lo que motivó la regulación especial que representan las acciones colectivas en la Ley N° 19.496 y sus posteriores modificaciones, en las leyes números 19.955 y 21.081. Estas normas persiguen **equilibrar la relación entre proveedores y consumidores**, desarrollando mecanismos que permitan, de manera eficiente, la defensa de los derechos de quienes, sin mediar tales mecanismos, se verían vulnerados y desprotegidos por el ordenamiento jurídico.

La necesidad de existencia y finalidad de la regulación protectora de los consumidores, ha sido descrita por la Excm. Corte Suprema de Justicia en sentencia de fecha 28 de noviembre de 2018:

... la normativa del consumo se establece bajo un supuesto de existir asimetría contractual donde es descolante la posición dominante del

proveedor, generalmente una empresa poderosa y predisponente habitual del contrato de adhesión, que contrasta con la del consumidor anónimo colocado en la disyuntiva de aceptar el contrato o simplemente no proveerse del servicio o del bien que requiere. A este consumidor profano y anónimo se le protege, haciendo irrenunciables anticipadamente los derechos que la ley en su favor consagra.²

En este contexto, y a fin de otorgar mecanismos procesales que permitan la defensa de conjuntos de consumidores o usuarios, **nuestro legislador dispuso de acciones colectivas** para la defensa de los intereses colectivos y difusos de aquellos.

La acción que tutela el interés colectivo puede ser entablada en defensa de derechos comunes, es decir, de un grupo de consumidores y usuarios que tienen derechos de iguales características, que la doctrina denomina derechos individuales homogéneos, determinados o determinables³.

b. El legitimado Activo:

En cuanto a la legitimación activa para promover este tipo de acciones, el legislador entregó el derecho a ejercer las acciones del artículo 50 de la LPDC a determinados sujetos, individualizados en el artículo 51 de la misma ley, y que son: **1.-** El Servicio Nacional de Consumidor, en adelante también “SERNAC”; **2.-** Una Asociación de Consumidores constituida, a lo menos, con seis meses de anterioridad a la presentación de la demanda y que cuente con la debida

² Corte Suprema, Sentencia de casación de fecha 28 noviembre de 2018 Ingreso 100.759-2016, Considerando Undécimo.

³ Ada Pellegrini Grinover, *Introducción: Hacia un sistema Iberoamericano de tutela de intereses transindividuales*, in *La tutela de los derechos difusos, colectivos e individuales homogéneos* (Antonio Gidi et al. eds., 2003); Antonio Gidi, *Derechos Colectivos, Difusos e Individuales Homogéneos*, in *La tutela de los derechos difusos, colectivos e individuales homogéneos: hacia un código modelo para Iberoamérica* 25–44 (Antonio Gidi et al. eds., 2003).

autorización de su directorio para hacerlo; y **3.-** Un grupo de consumidores afectados en un mismo interés, en un número no inferior a 50 personas.

La **Organización de Consumidores y Usuarios de Chile AC**, en adelante, indistintamente **ODECU**, es una organización de consumidores constituida en 1960, con 62 años de historia en la defensa de los consumidores, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuyo fin es resguardar los derechos de los consumidores chilenos mediante el ejercicio de todas las facultades que le otorga la ley. Entre estas facultades, se encuentra, el ejercicio de acciones en representación de los intereses colectivo y difuso de los consumidores, según se establece en la LPDC. ODECU se constituyó por escritura pública de fecha 16 de agosto de 1960, otorgada ante el Notario de Santiago don Roberto Arriagada Bruce, y su personería jurídica fue concedida por Decreto Supremo N° 6479 del Ministerio de Justicia de fecha 29 de noviembre de 1960, la que se encuentra vigente según certificado, Folio CERT202307864, extendido por la División de Asociatividad y Economía Social de la Subsecretaría de Economía y Empresas de Menor Tamaño del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, de fecha, el cual certifica que el suscrito es el Presidente de esta corporación y que ODECU se encuentra inscrita en el Registro de Asociaciones de Consumidores bajo el N° 6 – AC.

Es del caso US., que el Directorio de ODECU celebrado 14 de abril de 2023, adoptó el acuerdo de presentar esta demanda en defensa de los intereses colectivos de los consumidores y usuarios, quienes han sufrido perjuicios derivados de los precios ilegales y abusivos del cartel de navieras por el transporte de vehículos que les fueron traspasados por las demandadas a los consumidores al momento de que estos les compraron los vehículos nuevos que ellas comercializaron, lo que constituye una falta de profesionalismo de estas últimas que deja en indefensión a los consumidores. El Acta de dicha sesión de directorio de ODECU se ha reducido a escritura pública con fecha 26 de abril de 2023, en la Trigésimo Quinta Notaría de Santiago de doña María Angélica Santibáñez, que se acompaña en el primer otrosí de esta presentación.

En consecuencia, de conformidad a lo previsto en el N° 1, del artículo 51, letra b) de la LPDC, la **ODECU se encuentra legitimada para deducir la presente demanda** en protección de los intereses colectivos que se detallan a continuación, por ser una Asociación de Consumidores constituida con más de seis meses de anterioridad a la presentación de la presente acción, y que cuenta con la debida autorización de su directorio para hacerlo, según se acreditará.

c. La determinación del interés colectivo tutelado:

Conforme al artículo 2° bis de la LPDC, esta acción colectiva se presenta para cautelar el interés colectivo de los consumidores y usuarios, quienes fueron víctimas de un alza artificial de precios ilegal y abusiva cobrada por las demandadas, la cual tiene como antecedente la colusión de las empresas navieras, hecho ya acreditados por sentencia N° 171/2019 del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“TDLC”) y sentencia de la Excma. Corte Suprema de fecha 14 de agosto de 2020 dictada en causa rol N° 15.005-2019.

En efecto, transcurrido más de 2 años desde que se encuentran acreditado el cartel de las navieras, en un país que importa todos los vehículos motorizados que circulan por sus calles, caminos y autopistas, las demandadas no han hecho gestión alguna para reintegrarles a los consumidores lo pagado en exceso por la compra a sobre precio de sus vehículos motorizados nuevos. Lo señalado, como se explicará en el cuerpo de esta demanda, deriva en responsabilidades en atención a que las demandadas son proveedores profesionales en su rubro, es decir, ejercen la actividad de comercializar vehículos motorizados habitualmente, conforme al artículo 7 del Código de Comercio. Esto las obliga a tener un nivel de diligencia mayor al exigible a proveedores ocasionales a lo que se suma la necesidad de corregir la falla de mercado, compensando a quienes soportaron económicamente las alzas de precios.

II. LOS HECHOS.

a. Cronología de los hechos:

Para efectos de un mejor entendimiento de la demanda, se presenta una breve cronología de los hechos esenciales que se desarrollan en el cuerpo de esta demanda:

1. En septiembre de 2012, el Departamento de Justicia de Estados Unidos de América, comunicó que se había realizado una acción coordinada con las agencias de competencia de Japón y la Unión Europea en el marco de investigaciones relativas a políticas anticompetitivas en el mercado de transporte marítimo *car carrier*.
2. El 14 de septiembre del mismo año, CSAV solicitó en Chile acogerse al beneficio de delación compensada, haciendo lo propio NYK en abril de 2013. De esta manera se dio inicio a la investigación de la Fiscalía Nacional Económica (la “FNE”) para verificar los potenciales incumplimientos al Decreto Ley N° 211 que Fija Normas Para la Defensa de la Libre Competencia (el “DL 211”).
3. La investigación realizada por la FNE, derivó en la interposición de un requerimiento en contra de las navieras, por haber infringido el artículo 3 incisos primero y segundo letra a) del Decreto Ley N° 211, por adoptar y ejecutar acuerdos consistentes en la asignación de zonas o cuotas del mercado, a través del respeto de cuentas que contrataban los fabricantes o consignatarios de vehículos motorizados nuevos para la prestación de servicios de transporte marítimo *deep sea* de vehículos con destino a Chile para la Ruta Europa, Ruta América y Ruta Asia, alcanzando a 18 cuentas, que se pactaron desde el año 2000 al 2012, que tuvieron efectos en Chile. El requerimiento fue seguido ante el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC)
4. El TDLC, dictó sentencia en la causa con fecha 24 de abril de 2019, acogiendo el requerimiento. Este declaró que CSAV, NYK y MOL

infringieron el artículo 3° inciso primero e inciso segundo letra a) del D.L. N° 211 al celebrar y ejecutar acuerdos en relación con las **Rutas de Europa y América**.

Posteriormente, con fecha 14 de agosto de 2020, la Excma. Corte Suprema dictó sentencia en Ingreso de Corte N° 15.005-2019, acogiendo la reclamación de la FNE deducida en contra de la sentencia de primera instancia, e incorporando la **Ruta Asia a aquellas sancionadas por el funcionamiento del Cartel**. En síntesis, nuestros tribunales estimaron que la colusión citada generó un beneficio económico total que asciende a **22.438 UTA (Unidades Tributarias Anuales)**.

5. A la fecha, ninguna de las demandadas, **BMW, Ford, Chevrolet, Piamonte, Subaru, Valenzuela & Delarze, Pompeyo Carrasco, Salfa, Salazar & Israel, Portillo, Kia, Derco y Mazda Chile**, todas ya individualizadas y las cuales transportaban los vehículos que importaron a través de las navieras cartelizadas y condenadas, han adoptado medida alguna tendiente a la reparación de los consumidores que se vieron afectados por el sobreprecio pagado por los vehículos nuevos, lo que constituye una falta de profesionalismo de su parte. Esto implica que el daño patrimonial sufrido directamente por los usuarios no ha encontrado, hasta la fecha, reparación alguna, lo cual es el objeto de la presente demanda.

Como se desprende de la cronología señalada, transcurridos casi dos años desde que la colusión de las navieras se confirmara por sentencia firme y ejecutoriada, los consumidores y usuarios de las demandadas aún no reciben compensación alguna por el daño que tuvieron que soportar con ocasión de tener que pagar un sobreprecio que tenía entre sus componentes el resultado de un ilícito anticompetitivo que encareció ilegalmente el valor de compra de sus vehículos. Las demandadas están obligadas a proteger a los consumidores, con un alto grado de diligencia. Sin embargo, **según se expuso, y se acreditará en la etapa procesal correspondiente, las demandadas, quienes tiene la relación de consumo y conocen a los consumidores finales afectados por los mayores precios, no**

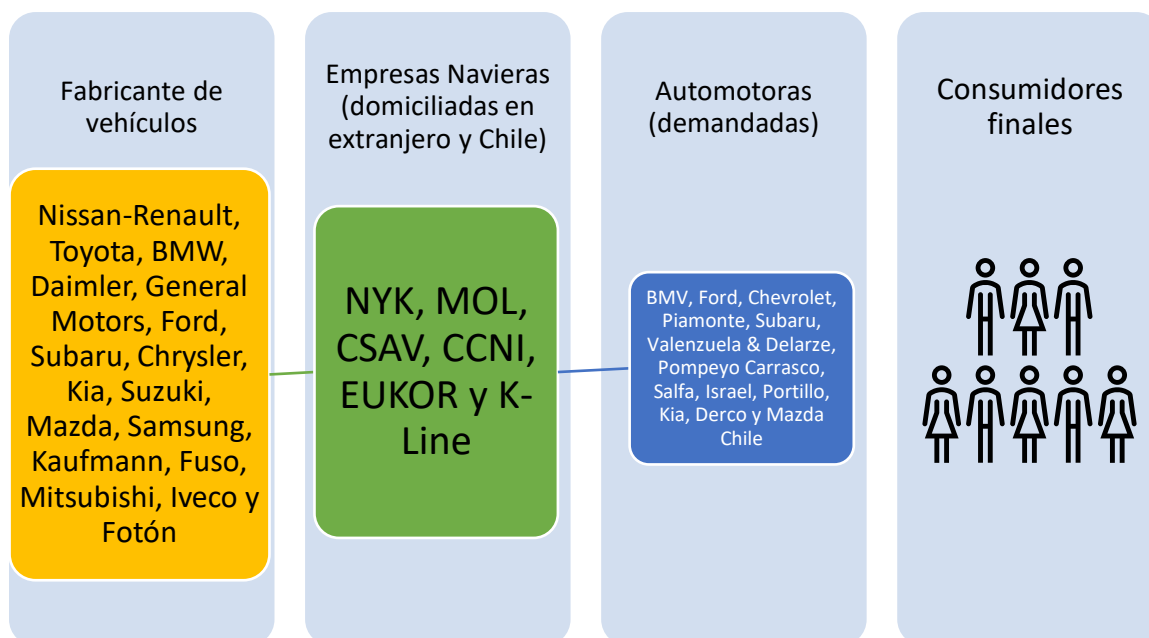
han compensado a los consumidores y usuarios, ni han iniciado acción alguna que busque repararlos.

b. El cartel de las navieras:

Esta demanda, se dirige contra los proveedores finales de vehículos motorizados nuevos en Chile, que hicieron a los consumidores pagar sobrepuestos producto de un cartel, que es el antecedente remoto del daño. El cartel, se produjo en el mercado de transporte marítimo de vehículos motorizados nuevos que ingresan al mercado chileno. Chile no produce vehículos motorizados y el total de los que circulan en el mercado nacional son importados. La colusión se produjo en las cuentas de transporte.

Una cuenta de transporte, tiene por un lado a un fabricante de vehículos o consignatario, y por el otro, a una importadora o automotora. Estas últimas son las que demandan servicios de transporte marítimo de vehículos en una ruta específica la cual consta de un puerto de origen y un puerto de destino. Los servicios de transporte marítimo de vehículos de estas cuentas son periódicamente contratados en diversas modalidades tales como licitaciones, cotizaciones o contrataciones directas.

Fig. 1. Diagrama de una cuenta de transporte:



En condiciones competitivas, las Empresas Navieras compiten para servir cada una de las rutas. Pero no lo hicieron en las rutas hacia Chile durante muchos años. Gracias a la labor de los organismos de defensa de la competencia de distintos países, se descubrió la existencia de un acuerdo ilegítimo entre las navieras para no competir entre ellas y acordar subir los precios del transporte de vehículos. Esto le permitió a cada naviera retener y finalmente fijar precios más altos por cada una de las rutas que servían. El acuerdo ilegítimo consistió en que los competidores navieros se abstuvieron de presentar ofertas, presentaron ofertas deliberadamente más altas para evitar competir, o exigieron términos y condiciones que hicieron que sus ofertas no fueran competitivas.

En el proceso seguido ante el TDLC y luego revisado por la Excma. Corte Suprema, se tuvieron por acreditados acuerdos de respeto en las rutas y períodos que se indican a continuación:

RUTA	CUENTA	PERÍODO	Actos colusivos acreditados
Europa (CSAV y NYK)	BMW	2010-2014	Respeto recíproco entre NYK y CSAV

Europa (CSAV y NYK)	Daimler	2011-2012	NYK respeta a CSAV
América (CSAV y NYK)	Ford	2001-2009	NYK respeta a CSAV
		2011-2014	CSAV respeta a NYK
América (CSAV y NYK)	GM	2000-2014	NYK respeta a CSAV
América (CSAV y NYK)	Chrysler	2008-2009	CSAV respeta a NYK
		2011-2014	NYK respeta a CSAV
América (CSAV y NYK)	Indumotora (Subaru)	2001-2013	NYK respeta a CSAV
Europa	Nissan / Renault	2009-2014	i. MOL respeta carga de Renault sde NYK
			ii. NYK respeta carga Nissan de MOL
Europa	Toyota	2010-2012	MOL respeta carga de NYK con destino Chile
Asia	indumotora (Kia)	2009-2013	NYK, K Line, CSAV y CMC (Shin Nanaseikai) respetan a Eukor

Las empresas proveedoras de vehículos motorizados nuevos en Chile, las cuales – en el período sancionado por la Excma. Corte Suprema al confirmar el cartel respectivo - vendieron directamente a consumidores vehículos importados con precios inflados artificialmente debido al acuerdo colusivo de las navieras descrito en los párrafos anteriores, son las siguientes⁴:

CUENTA	BMW	Ford	GM	Chrysler	Indumotora (Subaru)	Nissan / Renault	Toyota	Indumotora (Kia)
PIAMONTE			X	X				
VALENZUALA DELARZE		X						
FORCENTER		X						
INALCO								
SALFA			X	X		X	X	
DERCO					X	X		
BMW	X							

⁴ Elaboración propia en base a las marcas ofrecidas en sus sitios web.

INDUMOTORA					X			X
SALAZAR ISRAEL		X			X	X		
PORTILLO						X	X	
POMPEYO CARRASCO					X	X		X
INCHCAPE					X			

c. El transporte marítimo de vehículos:

Chile es un país importador de vehículos motorizados. Según las estadísticas, se vendieron en Chile más 400.000 vehículos livianos nuevos en 2018⁵. El proceso por el cual estos vehículos normalmente llegan a poder de los consumidores es la venta directa, o bien un contrato por el cual el consumidor encarga el vehículo con ciertas especificaciones. En ambos casos, los vehículos llegan por carga marítima. Esto supone la existencia de un contrato de transporte dentro de una cuenta de transporte. Según lo acreditado, en el expediente del Tribunal de la Libre Competencia y en el fallo de la Excelentísima Corte Suprema ya referidos, en esta parte de la cadena productiva es donde operó un cartel con distintos acuerdos sobre las rutas, algunos que datan del año 2001 hasta el año 2014 en algunos casos.

Al alterarse los costos de transporte a la escala en que operó el cartel de las navieras, se produce un efecto económico distinto al que si solo una marca o una importadora hubiera sufrido los efectos de colusión en el transporte. Cuando es solo un producto o una línea de productos la afectada, los consumidores pueden optar a marcas que les parezcan relativamente más baratas con precios más transparentes y así sustraerse de los perniciosos efectos de los carteles. Dado que los consumidores pueden reaccionar optando por otras marcas, las marcas que han sido objeto de colusión de algunos de sus proveedores deben bajar sus propios márgenes, convirtiéndose en las dañadas finales por la existencia de carteles en la cadena de producción. Pero si una colusión afecta a todas las empresas del

⁵ <https://es.statista.com/estadisticas/1219121/volumen-ventas-anuales-automoviles-medianos-livianos-chile/>

mercado, como ocurrió en este caso, los consumidores no tienen opciones ni pueden sustraerse de los efectos de carteles que hayan afectado la cadena de producción de todos los proveedores. En estos casos, los vendedores finales traspasan los mayores costos a los consumidores finales pues todos los bienes sustitutos a los que éstos podrían optar –como serían los vehículos motorizados importados por otro proveedor– también tienen precios inflados producto de que en su cadena de producción también operó el cartel.

Como detallan las sentencias del TDLC y de la Excma. Corte Suprema ya referidas, la conducta colusiva de las navieras impactó el precio final soportado por los consumidores en la compra de vehículos comercializados por las demandadas. Estos, los consumidores, sin ningún control sobre las condiciones de negociación de las importadoras o automotoras con las Empresas Navieras, solo quedaron en la posición de soportar este sobreprecio que pagaron a las demandadas.

En resumen, las demandadas en su carácter de distribuidoras y comercializadoras de vehículos motorizados nuevos, trasladaron el sobreprecio de los costos de importación a los consumidores finales y, aunque actualmente este hecho es indubitado, a la fecha no han adoptado medidas para compensar a sus consumidores por el valor ilícito que traspasaron a sus clientes.

d. El daño a los consumidores:

1. El daño patrimonial:

El informe del economista Sr. Carlos Noton Norambuena, titulado “INFORME FINAL – Estimación de los daños económicos generados por la colusión naviera en Chile”, acompañado por la FNE en el expediente del TDLC ya referido, expresa sin lugar a dudas que la colusión de las navieras tuvo un efecto **en el precio cobrado** a los consumidores:

*Bajo condiciones relativamente generales, **el sobreprecio detectado en el servicio naviero fue transmitido parcial o totalmente a los consumidores finales***⁶.

Como ya se mencionó, a la fecha de esta presentación, no ha existido ningún intento de reparación efectiva al daño que sufrieron consumidores y usuarios y, según se expondrá en el capítulo relativo al derecho de esta demanda, existe un deber de protección por parte de las demandadas, en su calidad de proveedoras profesionales, respecto de sus consumidores.

Por tanto, el daño patrimonial corresponde al sobreprecio pagado por los consumidores de vehículos motorizados nuevos importados a Chile a través de las rutas que fueron objeto de negociación en el cartel de las navieras.

2. El daño extrapatrimonial:

La adquisición de un vehículo nuevo, es un logro de la mayor importancia para las familias chilenas, como lo dejó en claro el famoso comercial del Banco de Santiago de los años 80, protagonizado por Nissim Sharim y Deflina Guzmán, donde ésta le dice a su novio ciclista “¡cómprate un auto Perico!”⁷. La aspiración a un automóvil es, de hecho, una de las definiciones que los chilenos se dan para explicar en qué consiste ser de clase media.⁸ El gasto promedio en vehículos nuevos, o

⁶ La cita completa señala lo siguiente:

Bajo condiciones relativamente generales, el sobreprecio detectado en el servicio naviero fue transmitido parcial o totalmente a los consumidores finales. En el hipotético escenario en que los consumidores finales también fueron afectados por el cartel, entonces correspondería agregar a la estimación de daños la pérdida de bienestar de los consumidores, quienes pudieron haber sido excluidos del mercado o pagado un sobreprecio.

Con esto el autor se refiere a la pérdida social derivada de transacciones que no se realizaron dado el precio más caro que enfrentaron consumidores producto del cartel. Informe Noton, C., p.16, subrayado añadido.

⁷ Ver <https://www.latercera.com/culto/2020/11/05/comprate-un-auto-perico-nissim-sharim-y-un-spot-clasico-de-la-cultura-pop-chilena/>

⁸ Camila Mella San Martín, *¿Cómo se representa la clase media a sí misma? Fronteras morales y diferenciación social en el Chile actual*, U.de Chile (2013).

créditos tomados para adquirirlos, alcanza un porcentaje superior al 7% de los ingresos familiares en el quintil de ingresos más altos⁹.

Muchos consumidores están conscientes del abuso y de que las empresas en las que confiaron para comprar sus vehículos motorizados no los protegieron, les cobraron un sobreprecio por transporte, supieron que dicho sobreprecio era producto de un acuerdo ilegal, y no han hecho nada por compensarlos. Los consumidores están haciendo grandes esfuerzos, incluso algunos pagando cuotas reajustables por inflación de los vehículos que adquirieron, y ahora saben que están pagando precios que finalmente no correspondían a lo que debieron pagar de no existir el cartel mencionado. Como se desarrollará más adelante, la rabia y desazón que les produce a los consumidores haber pagado en exceso, desde que tomaron conocimiento cierto y real de este acontecimiento, por causa de un abuso, debe ser compensado. En esto consiste su daño extrapatrimonial.

III. EL DERECHO.

a. Competencia de este Tribunal, legitimación activa y oportunidad de la demanda:

1. Legitimación activa de ODECU y los consumidores afectados:

Conforme a lo dispuesto por el artículo 51° N° 1 letra b) de la LPDC, las Asociaciones de Consumidores creadas con al menos 6 meses de anterioridad a la presentación son legitimadas activas para interponer una demanda en defensa del interés colectivo de los consumidores.

Como se explicó, ODECU es una asociación de consumidores legalmente constituida hace más de 62 años, que cuenta con la debida autorización de su

⁹ El porcentaje disminuye al 3% en el quintil de más bajos ingresos, debido a que estos compran más autos usados. Ver *Encuesta de Presupuestos Familiares (2017)* Instituto Nacional de Estadísticas.

Directorio, por lo que se encuentra legitimada activamente para la interposición de la presente acción¹⁰.

Se deja constancia que copia de la vigencia de ODECU, así como la respectiva autorización otorgada por su Directorio, se acompañan al primer otrosí de esta presentación.

Por su parte, el artículo 50° inciso quinto de la LPDC, señala que,

... [s]e considerará de interés colectivo a las acciones que se promuevan en defensa de derechos comunes a un conjunto determinado o determinable de consumidores, ligados a un proveedor por un vínculo contractual.

Además, el artículo 51° N° 4 de la LPDC señala que,

..[c]uando se trate del Servicio Nacional del Consumidor o de una Asociación de Consumidores la parte demandante no requerirá acreditar la representación de consumidores determinados del colectivo en cuyo interés actúa.

Esta demanda se interpone **en defensa del interés colectivo de los consumidores de vehículos motorizados nuevos importados en los períodos 2009-2014 (dependiendo de la ruta de importación), de las marcas BMW, , Ford, GM, Chrysler, Subaru, Nissan, Renault, Toyota, Kia y Mazda**, que las demandadas importaron, comercializaron y les vendieron a sus clientes, y que fueron afectados por los sobrepuestos derivados de la conducta ilícita del cartel de las Empresas Navieras en la cadena de distribución de vehículos motorizados, sobrepuesto que aún no les han sido reembolsados por las demandadas. Estos consumidores son víctimas para efectos del derecho de daños derivados del estatuto de protección a los consumidores.

¹⁰ El citado artículo dispone que los procedimientos para la protección del interés colectivo o difuso de los consumidores puede ser iniciado por demanda presentada por una asociación de consumidores constituida, a lo menos, con seis meses de anterioridad a la presentación de la acción, y que cuente con la debida autorización de su directorio para hacerlo.

H. Hovenkamp, profesor experto mundial en Derecho de la Competencia, explica cómo el sobreprecio generado por un cartel, afecta a los consumidores minoristas:

“El sobreprecio que produce un monopolio en la parte superior de una cadena de distribución, por lo general, da como resultado precios más altos en cada uno de los niveles ‘hacia abajo’. Por ejemplo, si la producción de aluminio está monopolizada o controlada por un cartel, los fabricantes de utensilios de cocina de aluminio pagarán mayores precios por el aluminio. En la mayoría de los casos, ellos mismos absorberán parte estos costos incrementados y traspasarán parte a los vendedores mayoristas de utensilios de cocina. Los mayoristas cobrarán precios más altos a las tiendas minoristas y, las tiendas minoristas lo harán una vez más a los consumidores minoristas. Cada persona, en cada etapa de la cadena, probablemente será más pobre como resultado del precio de monopolio o del cartel en la parte superior”¹¹

La vinculación entre la conducta de las Navieras coludidas y las demandadas es clara: las segundas no podrían haber vendido sus productos a los consumidores finales si no hubieren importado los vehículos motorizados que vendieron y venden a través del transporte marítimo contratado por ellas a las navieras coludidas, y en ese proceso de importación aparece la colusión que afectó gravemente al consumidor. Las demandadas, son agentes profesionales del negocio que realizan y su función vital en la protección de sus clientes – consumidores, es velar porque estos paguen los precios que corresponden y no precios inflados por una colusión ilegal.

¹¹ Hovenkamp H., *Principles of antitrust*, p. 547. “A monopoly overcharge at the top of a distribution chain generally results in higher prices at every level below. For example, if production of aluminum is monopolized or cartelized, fabricators of aluminum cookware will pay higher prices for aluminum. In most cases they will absorb part of these increased costs themselves and pass part along to cookware wholesalers. The wholesalers will charge higher prices to the retail stores, and the stores will do it once again to retail consumers. Every person at every stage in the chain likely will be poorer as a result of the monopoly price at the top”. (traducción libre).

2. *Competencia del Juzgado Civil de Santiago para conocer de la presente demanda:*

El inciso segundo del artículo 50° A de la LPDC establece en forma expresa que los Tribunales Ordinarios de Justicia son competentes para conocer de las acciones de interés colectivo o difuso de los consumidores. Si a ella se suma el artículo 50° inciso quinto ya citado que describe en que consiste dicho interés, ambas normas establecen la regla general de competencia en materia de acciones colectivas:

Los tribunales ordinarios de justicia son los competentes para conocer de las acciones colectivas promovidas en defensa de derechos comunes a un conjunto determinado o determinable de consumidores ligados a los proveedores por un vínculo contractual.

Ahora bien, la ley N° 20.945 que introdujo modificaciones normativas a la libre competencia, estableció una regla especial de competencia en el artículo 51° inciso segundo de la LPDC que podría llevar a confusión. Esta norma establece que,

“...la acción de indemnización de perjuicios que se ejerza ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, con ocasión de infracciones a dicho cuerpo normativo, declaradas por una sentencia definitiva ejecutoriada, podrá tramitarse por el procedimiento establecido en este Párrafo cuando se vea afectado el interés colectivo o difuso de los consumidores”

Esta norma se refiere a *“la acción de indemnización de perjuicios a que haya lugar con motivo de la dictación por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de una sentencia definitiva ejecutoriada”* conforme al artículo 30° inciso primero, Decreto Ley N° 211 y sus posteriores modificaciones. Esto implica, que la regla general señalada, se modifica cuando se trate de demandas de daños producidos directamente por empresas legitimadas pasivas contra los consumidores. Pero esta norma no resulta aplicable a este caso por cuanto no se está demandando a las empresas navieras coludidas, sino a las empresas importadoras y vendedoras de

vehículos motorizados por su obligación como proveedores profesionales de reparar a consumidores por sobrepuestos que ellos han impuesto a los consumidores, aunque la causa remota sea la existencia de un cartel. En otras palabras, este tribunal es competente para conocer de la presente demanda, pues, el vínculo contractual (contrato de compraventa de vehículo) de los consumidores es con las demandadas, las cuales no han sido objeto de reproche en sede de libre competencia, y no con las navieras cartelizadas, cuya existencia es simplemente un antecedente de hecho de la presente causa. Refuerza esta argumentación que las causas judiciales deben ser conducentes a resolver el conflicto jurídico que se les presenta, y las navieras que fueron objeto de reproche en sede de libre competencia ni siquiera podrían identificar a los consumidores afectados para repararlos directamente en caso de ser condenadas pues no han tenido contacto con ellos ni les han vendido vehículos motorizados nuevos. Una demanda que, resolviera que las navieras deben compensar a consumidores ignorando que el vínculo de éstos es con las importadoras y vendedoras demandadas en esta causa, no solo les sería inoponibles a estas últimas, tendría, además, el inconveniente de ser imposible de cumplir sin que estas fueran obligadas a revelar sus consumidores.¹²

Las demandadas en esta causa, en rigor, no han cometido atentados a la libre competencia, pero si han sido negligentes en sus deberes que, en su calidad de proveedores, tienen ante los consumidores conforme a la normativa especial de la LPDC y normas del Código Civil pertinentes, y, adicionalmente, si ya hubieren sido compensadas por el daño producido por el cartel de navieras, su responsabilidad se intensifica, por cuanto no habría motivo para no compensar o resarcir a los consumidores finales afectados.

¹² Cabe señalar que lo inverso no es cierto. Las demandadas en esta causa pueden ser condenadas a pagar los daños derivados del cartel respecto del que no supieron defender a sus consumidores y repetir contra las navieras coludidas. Esto no ha ocurrido naturalmente porque las automotoras vendedoras no tienen actualmente incentivos a demandar por el daño a las navieras con las que siguen trabajando, especialmente si no se han visto forzadas a devolver los sobrepuestos a los consumidores.

La sentencia de la Excma. Corte Suprema (Rol N° 3344-2009), que enfrentó un caso similar de daños que se reclamaron en sede civil, es coincidente con la interpretación ofrecida:

*“... en relación a la afectación del derecho de terceros a obtener la indemnización de perjuicios prevista en el artículo 30 del DL N°211, precepto que agiliza el procedimiento para reclamar el efecto civil de las sentencias dictadas en esta sede, basta decir que, además de no tener la reclamante interés jurídico comprometido que pueda sustentar dicha alegación, **los afectados por conductas contrarias a la libre competencia siempre podrán hacer uso de las normas generales con arreglo a las cuales quien haya sufrido un daño, ejerce las acciones indemnizatorias pertinentes.**”* (Considerando N° 14).

En el anterior sentido, el tribunal habilitado para conocer de la responsabilidad civil derivada de la infracción del Decreto Ley N° 211, es el de Defensa de la Libre Competencia cuando (1) la respectiva demanda indemnizatoria se interpone ante él, y (2) a condición de que haya dictado una sentencia condenatoria por atentados contra el mercado que se encuentre firme, según disponen los artículos 30 del Decreto Ley N° 211 y 51 de la LPDC. Así, tratándose de otras demandas resarcitorias colectivas deducidas **por consumidores contra proveedores por su falta de profesionalidad**, la facultad de conocerlas y resolverlas recae, en primera instancia, sobre el Juzgado de Letras en lo Civil competente de acuerdo con las reglas generales.

3. *¿Por qué este juicio no se sigue en contra las Empresas Navieras coludidas?*

La sentencia de la Excma. Corte Suprema, que confirmó la sentencia del TDLC, ambas ya citadas, declaró como verdad jurídica que existieron acuerdos que alteraron el precio de los vehículos motorizados nuevos importados a Chile con tal extensión, que como señala el informe del experto Sr. Carlos Noton, **no pueden sino haberse traspasado a los consumidores**. Esta declaración generó un derecho a reparación a los consumidores de las cuales las demandadas son la primera cara responsable.

Pretender que los consumidores deben hacer responsables a las navieras por los daños producidos por sus acuerdos ilícitos, es contrario a todo lo que LPDC y la buena fe exigen, y una barrera que puede resultarles a los consumidores insalvable al no tener vínculo contractual con las navieras y, por tanto, ausencia de relación de consumo e interés colectivo que defender frente a ellos. Dos simples razonamientos prácticos refuerzan esta idea y permiten demostrar lo absurdo que sería pretender que las navieras respondieran a los consumidores:

Primero, las navieras no tienen la información del precio final al que los vehículos motorizados se vendieron a los consumidores, ni siquiera saben quiénes son los consumidores. Por tanto, mal podrían compensarlos si las importadoras y automotoras vendedoras no son forzadas a entregar sus bases de datos de clientes, algo que una demanda contra las navieras no puede producir. La falta de identificación de los consumidores afectados podría causar indefensión de muchos consumidores, y es una de las razones por las cuales la LPDC hace, por regla general, responsables de los daños a los proveedores finales o vendedores de la cadena que son los que interactúan con los consumidores. Por esta razón, solicitaremos, en virtud del artículo 50° LPDC, que las demandadas detallen la cantidad de autos, involucrados en las rutas de transporte marítimo, que fueron comercializados por cada una de ellas.

Segundo, si los precios excesivos del transporte marítimo no hubieran sido traspasados a los consumidores, estos no tendrían nada que demandar de las navieras. Pero si estos sobre costos derivados de la conducta colusoria, les fueron traspasados a los consumidores en caso de ganar contra de las navieras, las demandadas, automotoras e importadoras que los cobraron tendrían un enriquecimiento que carecería de justificación. Ello explica por qué los consumidores pueden exigir que sean los proveedores o vendedores finales los que los mantengan indemnes frente a, productos defectuosos, productos peligrosos, o en este caso, precios resultantes de actos contrarios a la libre competencia en la cadena de distribución que los demandados cobraron y que hasta hoy son parte de sus ingresos.

4. Oportunidad procesal de la acción incoada:

El inciso primero del artículo 26° de la LPDC dispone:

“Las acciones que persigan la responsabilidad contravencional que se sanciona por la presente ley prescribirán en el plazo de dos años, contado desde que haya cesado en la infracción respectiva. Con todo, las acciones civiles prescribirán conforme a las normas establecidas en el Código Civil o leyes especiales.”

El artículo citado da cuenta de dos tipos de acciones derivadas de la LPDC; la primera respecto de la responsabilidad contravencional y la segunda, de las acciones indemnizatorias de perjuicios -responsabilidad civil-. Respecto de las segundas, la acción tutelar del interés colectivo tendrá un plazo de prescripción de 5 años. La doctrina y jurisprudencia nacional son coincidentes en este sentido. La profesora Erika Isler Soto señala que:

“... mientras se discutía la Ley 19.496, Fernando Fredes, sostenía que si bien durante la vigencia de la Ley 18.223, la responsabilidad civil efectivamente era una consecuencia de los ilícitos penales que ella establecía, no ocurría lo mismo con el nuevo proyecto normativo - actual LPDC- el cual centraría su atención en un efectivo y rápido cumplimiento de la pretensión indemnizatoria.

En el mismo sentido señala Corral Talciani: Si bien emanadas del mismo hecho, la responsabilidad reparatoria (civil) y sancionatoria (penal o contravencional) se rigen por normas y principios diferentes.¹³

¹³ Isler Soto, Erika, *Prescripción extintiva en el derecho del consumo*. Rubicón Editores, 2017. p. 129-130.

Sin perjuicio de la prescripción de las multas que se reclaman en la parte final de esta demanda y que obedecen a una multiplicidad de infracciones, esta acción es una acción que busca cautelar el interés colectivo de los consumidores, respecto de los cuales existe un vínculo contractual, y por tanto, responsabilidad civil que prescribe en el plazo de 5 años, plazo que debe contabilizarse desde el 14 de agosto de 2020 fecha en que la Excma. Corte Suprema sancionó la existencia del cartel de las empresas navieras.

b. Responsabilidad del Proveedor Final:

El deber de mantener indemnes a los consumidores frente a una falta sobre la cual existe certeza jurídica es, en términos de la profesora Isler, un deber post contractual.¹⁴ En palabras del Profesor Benítez, la responsabilidad post contractual es,

“... aquella que acaece como resultado de la violación de un deber de conducta, derivado de la buena fe que se erige como standard jurídico, con posterioridad a la satisfacción de las prestaciones principales de un contrato, produciendo en la otra parte un daño indemnizable.”¹⁵

Existen diversas normas que muestran que el legislador quiso que los deberes post contractuales fueran de cargo del último proveedor o vendedor, quien tiene derecho, de acuerdo con las reglas generales, a repetir contra el que causó daño a los consumidores. El artículo 43° de la LPDC establece que:

“El proveedor que actúe como intermediario en la prestación de un servicio responderá directamente frente al consumidor por el incumplimiento de las obligaciones contractuales, sin perjuicio de su derecho a repetir contra el prestador de los servicios o terceros que resulten responsables.”

¹⁴ Isler Soto, Erika, Acerca de la responsabilidad civil poscontractual en el derecho del consumidor chileno, *Ius et Praxis* Año 25, N°1.

¹⁵ *Id.*, p. 337.

La infracción genérica del artículo 23° de la LPDC, establece un principio similar respecto de mala calidad del bien o servicio:

...comete infracción a las disposiciones de la presente ley el proveedor que, en la venta de un bien o en la prestación de un servicio, actuando con negligencia, causa menoscabo al consumidor debido a fallas o deficiencias en la calidad, cantidad, identidad, sustancia, procedencia, seguridad, peso o medida del respectivo bien o servicio.

A su vez, el artículo 1° número 2°, de la LPDC hace responsable al proveedor frente al consumidor respecto de lo que produce, fabrica, **importa**, construye, **distribuye o comercializa como proveedor habitual y profesional**. Dicho de otra forma, la ley hace responsable a los proveedores profesionales.

Por lo tanto, todas y cada una de las automotoras e importadoras en su calidad de vendedoras o proveedoras finales, responden directamente frente a los consumidores que adquirieron vehículos motorizados nuevos con ellas.

1. Profesionalidad exigida a los proveedores.

Si bien el derecho de la libre competencia permitió sancionar a las navieras cartelizadas, dicho estatuto no es apto para compensar a los consumidores, los que, hasta ahora, han sido omitidos de cualquier acción indemnizatoria, pese a ser quienes soportan las consecuencias pecuniarias de este caso. Estos, los consumidores, tienen un estatuto jurídico distinto y general, la Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores, encargado de tutelar sus derechos, que consagra el derecho a la reparación integral del daño producido a los consumidores y que permite aplicar multas por infracciones. Que este estatuto sea aplicable, depende de la condición de proveedor y de consumidor, de demandadas y demandantes, y de la existencia de un vínculo contractual entre ambos.

Las demandadas, son personas jurídicas dedicadas habitualmente a la venta de vehículos motorizados nuevos a consumidores finales. Lo expuesto, coincide

plenamente con la definición de proveedor que entrega la LPDC en el número 2 de su artículo 1°, en virtud de la cual los proveedores son:

... las personas naturales o jurídicas, de carácter público o privado, que habitualmente desarrollen actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución o comercialización de bienes o de prestación de servicios a consumidores, por las que se cobre precio o tarifa.

Lo propio puede decirse respecto de los clientes de las demandadas en cuanto a la definición de consumidores y usuarios que el número 1 del mismo artículo 1° de la LPDC los define como:

“las personas naturales o jurídicas que, en virtud de cualquier acto jurídico oneroso, adquieren, utilizan, o disfrutan, como destinatarios finales, bienes o servicios...”

A mayor abundamiento, **la relación jurídica entre las demandadas y sus clientes es contractual**, existiendo entre ambas partes un contrato de compraventa sobre los vehículos motorizados importados por la vía de contratos de transporte marítimo con las empresas navieras coludidas.

No cabe duda que los hechos que fundan la interposición de la presente demanda han producido, necesariamente, daños patrimoniales para los consumidores finales de vehículos motorizados nuevos, en atención al alza de precios que éstos experimentaron al eliminar la competencia en el mercado de transporte, que son, consecuentemente, susceptibles de ser tuteladas por la legislación de protección de derechos del consumidor. Es lo que corresponde sustantivamente al derecho de los consumidores.

Existiendo un daño causado a los consumidores, y como contrapartida, un derecho a reparación a los mismos, éstos pueden hacer exigible su cumplimiento ante quién le proveyó directamente de los vehículos y recibió el sobrepago de los mismos. Este es el principio de la responsabilidad propio de la ley del consumidor,

que busca hacer responsables frente a los consumidores, a las empresas que tratan y contratan directamente con ellos. Las normas de la LPDC citadas en el apartado anterior lo reflejan.

De esta manera, corresponde a los consumidores y usuarios la debida indemnización por los perjuicios que se les causaron. En este caso se está demandando la negligencia posterior a la venta que causa un menoscabo al consumidor. Se trata, como señala el profesor Rodríguez, "... de deberes de conducta derivados de la buena fe".¹⁶

La LPDC exige a los proveedores un comportamiento "profesional" definido por "parámetros objetivos", que se deriva de su habitualidad, toda vez que hacen del comercio su profesión habitual, así lo dispone el artículo 24°:

"Efectuada dicha ponderación y para establecer el monto de la multa, se considerarán prudencialmente los siguientes criterios: la gravedad de la conducta, los parámetros objetivos que definan el deber de profesionalidad del proveedor, el grado de asimetría de información existente entre el infractor y la víctima; el beneficio económico obtenido con motivo de la infracción, en caso de que lo hubiere; la duración de la conducta y la capacidad económica del infractor." (Subrayado propio)

Por consiguiente, el deber de profesionalismo encuentra su lugar en una norma expresa de la LPDC. Tal deber se ha conceptualizado como el nivel de competencia y cuidado especial que se puede exigir razonablemente, de acuerdo con la buena fe, a un proveedor en sus relaciones con los consumidores en el ámbito de su actividad o negocio, en razón de la experticia y habitualidad con las que desempeña su giro¹⁷.

¹⁶ Citado en Isler, Erika, Acerca de la responsabilidad civil poscontractual en el derecho del consumidor chileno, Ius et Praxis Año 25, N°1 p. 337.

¹⁷ Gatica Rodríguez, M. P., & Morales Ortiz, M. E. (2022). El deber de profesionalidad como elemento determinante del estándar de diligencia en el derecho del consumo: Comentario a la sentencia de la

Las demandadas, por su parte, se desarrollan en forma habitual a la venta de vehículos motorizados nuevos, tienen una larga y reconocida trayectoria en su giro. Junto con lo anterior, conocen ampliamente este negocio y tienen la *expertise* y posición, para haber tomado medidas de acción para resguardar a los consumidores con ocasión del beneficio económico que se obtuvo a su costa. Se trata de un mínimo cuidado que razonablemente se espera de quienes se dedican a la venta habitual de vehículos motorizados nuevos, cuando se trata de un hecho público y notorio que hubo una distorsión en los precios.

Con base en dicho aserto, debería concluirse que, teniendo los mencionados vendedores un elevado nivel de conocimientos, experiencia y calificación en el rubro de la comercialización de vehículos motorizados nuevos, la conducta consistente en venderlos a los consumidores a un precio que no se correspondía con el valor de mercado que deberían haber tenido por incluir un sobreprecio de costo de transporte ilegal, debería considerarse culpable su actuar por atentar contra el deber de profesionalidad que le impone la ley.

Lo anterior, sería así, porque aquellos vendedores sabían o deberían haber sabido, atendido el señalado deber de profesionalidad, que el precio que le cobraban a los consumidores al comercializar vehículos motorizados nuevos consistía en un valor que había sido incrementado de manera artificiosa a consecuencia de la colusión operada al efecto entre determinadas empresas navieras de las cuales los demandados son clientes habituales.

El fundamento, a su turno, toma lugar con ocasión de sus deberes post contractuales. El comportamiento profesional de los proveedores deriva en una serie de obligaciones, entre las cuales se encuentran aquellas que están expresamente indicadas en la LPDC y otras que derivan del análisis abstracto de la debida diligencia al cumplir su rol como proveedores ante los consumidores. Esto implica el deber de una debida diligencia en el cumplimiento de los contratos, sean

Corte de Apelaciones de San Miguel de 15 de marzo de 2019 (Rol 484-2018). *Revista De Derecho (Coquimbo. En línea)*, 29

estos en su etapa precontractual, en su suscripción y ejecución, o también de manera posterior. Al proveedor profesional se le hacen aplicables las mismas obligaciones establecidas para la ejecución de buena fe de sus actos jurídicos y contratos, obligándose, por tanto, no sólo a aquello expresamente contenido en ellos, sino que a todas las obligaciones que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación¹⁸. Entre estas se encuentran, por ejemplo, el deber post contractual de avisarle a un consumidor si le han cobrado en exceso, o en este caso, de devolverles el sobreprecio pagado por atentados contra la competencia en la cadena de productiva, que ya han sido declarados por el TDLC y confirmados por la Excma. Corte Suprema.

Concretamente debe tenerse en consideración, que el objeto principal del contrato es un bien o servicio por el que se cobra un precio o tarifa. Sin embargo, existen un conjunto de bienes y servicios adicionales complementarios, que forman parte del objeto de protección al consumidor, tales como, el servicio de facturación, la seguridad al interior de locales comerciales, la seguridad al interior de estacionamientos dispuestos por el proveedor. Todos estos bienes y servicios adicionales complementarios, están incluidos en el precio o tarifa del bien o servicio principal. Entonces, si está dentro de su esfera de conocimiento el sobreprecio pagado, si tiene una posición que le permite actuar y compensar a los consumidores afectados y, si, además, se dedica habitualmente a la venta de este tipo de bienes; es razonable esperar una conducta diligente en aras a compensar a los consumidores afectados, o, aunque sea, mitigarlos o reducir los daños provocados, más cuando se trata de comerciantes con amplio conocimiento sobre su giro como resultan ser las demandadas. El hecho concreto, **es que las demandadas no han adoptado tales medidas, siendo consecuentemente, la conducta de los proveedores culpable de su parte, por ser contraria a su deber de profesionalidad.**

¹⁸ Código Civil, Artículo 1546.

2. Estándar de diligencia debida de las demandadas.

Habiéndose establecido que las intermediarias son responsables de los daños sufridos por los consumidores, cabe preguntarse, ¿cuál es la forma diligente de actuar que debieron tener las demandadas ante la colusión de las Empresas Navieras?

Un vendedor que descubre le ha cobrado incorrectamente a un consumidor el precio de un bien, lo contacta –de conocerlo–, para señalarle que puede volver a la tienda para recuperar lo pagado en exceso sin que la LPDC lo exija expresamente. Esta misma lógica, refleja el comportamiento diligente que debieron tener las demandadas una vez a firme el fallo dictado por la Excma. Corte Suprema que declaró la comisión del ilícito anticompetitivo que los afectó en la cadena productiva. Estas las demandadas, debieron contactar a los consumidores y tomar medidas para reparar el daño causado, o para iniciar caminos que posibiliten dicha reparación, como por ejemplo, iniciar un Procedimiento Voluntario Colectivo (PVC) ante el SERNAC, que les sirviera a su vez como fundamento para repetir contra las navieras coludidas. A la fecha, nada de esto ha ocurrido.

Desde otra perspectiva, no resulta plausible que las empresas automotoras demandadas, conociendo que existía colusión, no iniciaran ninguna acción para recuperar los sobrepagos pagados, sea para obtener una nueva ventaja o bien, como sería de esperar en cumplimiento de sus deberes de buena fe y profesionalidad, de manera tal de poder traspasarlos luego a sus consumidores. Las únicas explicaciones para que esto no ocurra, son condescendencia hacia las navieras, con quienes han de mantener cordiales relaciones comerciales, y una abierta infracción a su deber de profesionalidad, que adquiere en este caso un ropaje de desinterés y desidia, ante el hecho cierto de que el sobrepago ha incidido, cuestión que permanece a la fecha, en el bolsillo y patrimonio de los consumidores chilenos. Ninguna de dichas posibilidades es aceptable bajo el estatuto de protección de los consumidores que impera en nuestro sistema jurídico bajo la LPDC.

En otras jurisdicciones, que también fueron afectadas por la existencia del cartel de las navieras, como por ejemplo el Reino Unido, las mismas marcas de vehículos motorizados demandaron al cartel a través de sus representantes locales por daños en favor de sus consumidores mostrando el estándar de responsabilidad deseable para un caso como este.¹⁹ Pero en Chile, las demandadas están particularmente silentes respecto del cartel y los sobrepagos cobrados, que involucra además, a uno de los conglomerados más grandes de Chile al cual pertenece la empresa coludida CSAV, que además comprende instituciones financieras que financian compras de vehículos motorizados. Precisamente esta inacción, de las demandadas, y omisión a su deber de cuidado, en la medida que se sigue devengando, continuando y perpetuando en el tiempo, redundando que, el daño soportado por los consumidores siga sin remediarse.

Para estos efectos, conviene tener presente el artículo 1546 del Código Civil, en cuanto prescribe:

*“...los contratos **deben ejecutarse de buena fe**, y por consiguiente obligan no sólo a lo que en ellos se expresa, sino a todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación, o que por la ley o la costumbre pertenecen a ella.”* (Destacado propio)

Este principio general del derecho, debe ser complementado con el artículo 16° letra g) de la LPDC que señala, a propósito de las cláusulas abusivas, que no pueden existir contratos que estén,

... en contra de la buena fe, atendiendo para estos efectos a parámetros objetivos, causen en perjuicio del consumidor un desequilibrio importante en los derechos y obligaciones para las partes que se deriven del contrato...

¹⁹ Mark McLaren Class Representative Limited v MOL (Europe Africa) Ltd and Others, Case No: 1339/7/7/20, Competition Appeal Tribunal, disponible en: <https://www.catribunal.org.uk/cases/13397720-mark-mclaren-class-representative-limited>

El deber de respeto a la buena fe, recae con mayor intensidad sobre quienes realizan, de manera profesional y habitual, actos que inciden directamente en los derechos de los consumidores. La buena fe, busca evitar defraudar las legítimas expectativas de una de las partes (la parte más débil en la relación de consumo), e impone un deber de comportamiento correcto y leal con el consumidor en todas las etapas del contrato (negociación, otorgamiento, ejecución e, incluso, luego de su terminación). El imponer cláusulas que alteran el equilibrio contractual en perjuicio del consumidor, infringe el deber de actuar de buena fe. Por supuesto ninguno de los contratos de compraventa de vehículos motorizados nuevos, exige a los consumidores renunciar anticipadamente a cualquier indemnización proveniente de sobrepagos cobrados por carteles que incidan en la cadena de distribución. De existir dicha cláusula, sería condonación del dolo futuro, y esta sería abusiva. Pero la falta de diligencia de las demandadas, produce exactamente el mismo efecto. Si estas no actúan, los consumidores no tienen forma de recuperar los daños que tuvieron que soportar.

Basándonos en lo indicado, debería concluirse que, teniendo los mencionados vendedores un elevado nivel de conocimientos, experiencia y calificación en el rubro de la comercialización de vehículos motorizados nuevos, la conducta consistente en venderlos a los consumidores a un precio que no se correspondía con el valor de mercado que deberían haber tenido, debe considerarse culpable por atentar contra su deber de actuar de buena fe.

Lo anterior, sería así porque aquellos vendedores no se han comportado con la corrección, transparencia, honestidad o lealtad demandable de sujetos que, como ellos, poseen un alto nivel de conocimientos, experiencia y calificación, en tanto que el precio que le cobraban a los consumidores al comercializar vehículos motorizados nuevos consistía en un valor que había sido aumentado ficticiamente producto de la colusión perpetrada al efecto entre algunas empresas navieras.

Las demandadas, tienen una mejor posición que el consumidor individual en forma atomizada para lograr recuperar y compensar los sobrepagos pagados, y, sin embargo, no han iniciado ninguna acción con el propósito de compensar y

colocar en equilibrio esta circunstancia. Esta inacción culposa y la dilación en iniciar algún mecanismo compensatorio, o, aunque sea de mitigación y reducción de los daños, **infringe el deber de buena fe** contemplado en el Derecho común y el estatuto de protección a los consumidores aplicable al caso, así como su deber de profesionalidad.

La solicitud de reparación contenida en esta demanda, al derivar del estatuto de la LPDC y los derechos de los consumidores protegidos y los deberes que deben observar los proveedores, se tratan de normas de orden público referidas a su ámbito particular y especial, y, son introducidas por el legislador para proteger a una de las partes, claramente la más débil, en las relaciones contractuales. Uno de los supuestos de fondo que se suele invocar para explicar la estricta regulación de los actos sujetos a la ley del consumidor, dicen relación con el **desequilibrio** que se advierte entre proveedores de bienes y servicios, y la asimetría en materia de información y de la necesidad de evitar, por lo mismo, abusos en contra de los consumidores. Más en el fondo de la cuestión, aparece un tema de **orden público económico**, por el cual se postula que el desarrollo de la economía y del consumo exige ofrecer confianza a los consumidores, en donde al proveedor no solo se le exige transparencia en la oferta, **sino en general lealtad en el cumplimiento de buenas prácticas comerciales**, la buena fe llega entonces a exigir una **operación respetuosa** de los consumidores²⁰.

3. *Deberes del proveedor final.*

El factor de atribución de responsabilidad corresponde a la culpa del proveedor, de acuerdo con lo establecido en el inciso primero del artículo 23° de la LPDC:

*“Comete infracción a las disposiciones de la presente ley el proveedor que, en la venta de un bien o en la prestación de un servicio, **actuando***

²⁰ Baraona G, Jorge, “La regulación contenida en la Ley 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores y las reglas del Código Civil y Comercial sobre contratos: Un marco comparativo”, en Revista Chilena de Derecho, vol. 41 N° 2, p. 385

con negligencia, causa menoscabo al consumidor debido a fallas o deficiencias en la calidad, cantidad, identidad, sustancia, procedencia, seguridad, peso o medida del respectivo bien o servicio.” (Destacado propio)

La disposición citada, debe interpretarse de manera armónica con el resto de la LPDC. Tomando en consideración el **derecho a la libre elección** consagrado en la norma del ramo, podemos sostener que **el sobreprecio de los vehículos motorizados nuevos pagado por los consumidores a las demandadas, infringe el derecho de libre elección consagrado en la letra a) del artículo 3° de la LPDC.** La colusión en el mercado del transporte marítimo, se tradujo en alzas de precios finales de los vehículos motorizados nuevos, que fueron pagados por las demandadas y traspasado por ellas a los consumidores. Estas alzas de precio delictuales constituyen daños patrimoniales que deben ser reparados a todos y cada uno de los consumidores afectados, en atención al derecho a reparación íntegra que se consagra en la LPDC como *“el derecho a la reparación e indemnización adecuada y oportuna de todos los daños materiales y morales en caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contraídas por el proveedor”*²¹.

¿Cómo configurar, entonces, la negligencia de las demandadas? Observar la conducta esperable de las demandadas resulta de utilidad. La diligencia esperable de los proveedores implicaba conductas tales como las anunciadas, a modo meramente ejemplar: comunicarse con los consumidores afectados para ofrecer mecanismos de compensación o reparación, negociar con las navieras coludidas o demandar a las navieras, entre otras alternativas, demandar a las navieras la restitución del sobreprecio pagado. Ninguna de estas conductas se han realizado por las demandadas, o si se han realizado, al menos, escapan al conocimiento público y de esta demandante, ante lo cual solo queda concluir que las automotoras demandadas no han sido diligentes ni han obrado de buena fe, ni profesionalmente

²¹ LPDC, artículo 3° e).

de cara a los consumidores, quienes, en último término, son los que han soportado el efecto pernicioso de la colusión.

4. Incumplimiento del deber u obligación de informar.

En virtud de este deber u obligación -manifestación de la buena fe contractual- los proveedores de productos y servicios deben proporcionar a su contraparte información veraz o no engañosa acerca de las todas y cada una de las condiciones contractuales, representadas por los aspectos jurídicos (derechos y obligaciones) y, sobre todo, económicos (especialmente, el precio y costo total) determinantes para la manifestación de la voluntad de los consumidores. Como se sabe, dicho deber u obligación está contemplado en numerosas normas de la LPDC entre ellas, los artículos 1º N° 3, 3º letra b) y 32º, y, se infringe cuando los proveedores no entregan a los consumidores -quienes están en una posición más desventajosa de conocer el nivel de detalle que conoce el proveedor- la información esencial o le otorgan una no veraz o engañosa, por ejemplo, respecto del precio a pagar.

Basándonos en lo indicado, debería concluirse que, teniendo los proveedores de quienes se pretende obtener indemnización un elevado nivel de conocimientos, experiencia y calificación en el rubro de la comercialización de vehículos motorizados nuevos, la conducta consistente en venderlos a los consumidores en un precio que no se correspondía con el valor de mercado que deberían haber tenido, sin suministrarles los antecedentes que les permitieran evaluar adecuadamente la situación, debe considerarse culpable por atentar contra su deber u obligación de informar.

Lo anterior sería así porque aquellos vendedores demandados conocían o deberían haber conocido, atendido su deber de profesionalidad, el antecedente consistente en que el precio que le cobraban a los consumidores al comercializar vehículos motorizados nuevos era un valor que había sido incrementado de forma artificiosa a causa de la colusión operada al efecto entre determinadas empresas

navieras, de lo cual no informaron a sus contrapartes consumidores, pese a que debían hacerlo. En el mismo ámbito se encuentra la conducta pasiva de las demandadas adoptada tras conocerse públicamente y confirmarse por nuestros tribunales el caso de colusión de las empresas navieras.

Concretamente, podemos ver una inobservancia al artículo 3° letra b) de la LPDC, que dispone:

“Son derechos y deberes básicos del consumidor:

b) El derecho a una información veraz y oportuna sobre los bienes y servicios ofrecidos, su precio, condiciones de contratación y otras características relevantes de los mismos, y el deber de informarse responsablemente de ellos;” (Subrayados propios).

Tal infracción, legitima el ejercicio de la acción que se presenta, conforme al artículo 50° LPDC.

5. Vulneración del derecho a la libre elección.

Adicionalmente, el hecho que los proveedores demandados, vendedores de vehículos motorizados nuevos, a quienes los consumidores compraron estos con sobreprecio luego de la colusión de determinadas empresas navieras, es una actuación culpable cuyo resultado es una transgresión al derecho de los consumidores a la libre elección de productos y servicios que consagra el artículo 3° letra a) de la LPDC. Se trata de un derecho vinculado directamente con el deber u obligación de informar de los proveedores, y que incluso puede considerarse en cierto sentido como su contrapartida. El mencionado artículo establece como derecho básico del consumidor:

“a) La libre elección del bien o servicio. El silencio no constituye aceptación en los actos de consumo”

En virtud de aquel derecho, los consumidores tienen la prerrogativa de optar soberanamente por acceder a los productos o servicios que escojan, lo cual supone

que los proveedores les hayan entregado antecedentes fidedignos relativos a las presuposiciones contractuales, destacadamente acerca del precio y costo total de los mismos, en orden a una adecuada manifestación de voluntad, lo cual no fue así.

Con base en lo señalado, resulta que la conducta de los proveedores, consistente en vender vehículos motorizados nuevos a los consumidores en un precio que no se correspondía con su real valor de mercado, sin suministrarles los antecedentes que les permitieran evaluar adecuadamente la situación, **es culpable por atentar contra el mencionado derecho a la libre elección.**

Lo anterior, sería así porque las automotoras demandadas sabían o deberían haber sabido, atendido su deber de profesionalidad y elevado grado de conocimiento sobre este mercado, que el precio que le estaban cobrando a los consumidores al comercializar vehículos motorizados nuevos consistía en un valor que había sido incrementado de manera artificiosa a consecuencia de la colusión operada al efecto entre determinadas empresas navieras. O bien, lo supieron con certeza después del fallo que nuestra Excma. Corte Suprema que así lo determinó. Así todo, ni antes ni después, **se proporcionó en lo absoluto la información relevante a los consumidores, con lo que las demandadas vulneraron el señalado derecho a la libre elección de los consumidores que les compraron vehículos en la época señalada anteriormente.**

6. Sobre la inversión de la carga de la prueba.

Las demandadas y las empresas participantes del cartel, tienen lo que se denomina en la literatura especializada de derecho y de economía, una relación continua donde se produce la situación de un “juego repetido”. En un juego repetido las partes interactúan repetidamente y prevén que seguirán interactuando y por la misma razón, cada una actuando en su propio beneficio tiene incentivos de cumplir sus contratos y, como en este caso, de compensar cualquier abuso apenas sea descubierto²². Una relación continua, permite a las partes múltiples oportunidades

²² Vásquez Duque, Omar, *Una introducción al análisis económico del derecho*. Editorial Tirant Lo Blanch, 2021. p. 64

para compensar un daño como el que produjo la existencia del cartel. Para los consumidores, en cambio, no podría operar ninguna compensación por esta vía sin mediar el cumplimiento espontáneo de los deberes de las automotoras proveedoras, las vendedoras de vehículos motorizados nuevos. Como depositar una solución en la sola buena fe resulta insuficiente, y que por lo demás no ha ocurrido, debe recurrirse al estatuto de la LPDC a fin de corregir esta situación, toda vez que hasta la fecha se mantiene el perjuicio en el patrimonio de cada usuario afectado. En este caso, el Derecho actúa facilitando el intercambio, permitiendo la realización de transacciones que aumenten el bienestar social²³.

Por ejemplo, es una hipótesis que las navieras ya hayan compensado a las demandadas en caso de que pudieran ser demandadas por los consumidores, o bien pueden haber negociado descuentos en futuras interacciones o condiciones más favorables, u otros mecanismos que desconocemos y que son por lo demás, generalmente informales²⁴. Todas estas situaciones, que planteamos hipotéticamente, pero que son razonables de suponer dada la relación comercial entre las participantes del cartel y las demandadas, producirían en el caso (hipotético) de compensaciones, que estas no hayan sido trasladadas a los consumidores y usuarios, nuestros representados. Significaría, adicionalmente, un beneficio patrimonial concreto para las demandadas, a costa de los consumidores.

Los consumidores, tuvieron que soportar económicamente el daño de un cartel donde operó colusión, que es de por sí un acto que produce una transferencia de riqueza, y esa riqueza podría estar (o quizás ya está) en manos de las demandadas, quienes son las contrapartes de las empresas coludidas. Sea o no este el caso, es indubitado que, derivado de la colusión, los usuarios han sufrido perjuicios pecuniarios -también morales- que a la fecha no han sido reparados, debido a la evidente inactividad de los proveedores demandados, los vendedores

²³ Ídem. p. 66

²⁴ Ídem. p. 65

de vehículos motorizados nuevos, cuestión que no puede ser tolerada bajo el estatuto de los consumidores.

Ahora, este supuesto es una alegación que debe ser objeto de prueba. Esta prueba debiera caer en esta parte demandante conforme a las reglas generales. Pero, como resulta imposible para los consumidores aportar prueba que manejan exclusivamente navieras y las demandadas en ausencia de instituciones como el *discovery* (u obligación de entregar las pruebas relevantes para el caso, propio de la legislación anglosajona), la LPDC provee la posibilidad que el juez de la causa invierta la carga de la prueba.

Así lo establece la norma del artículo 50° H inciso quinto LPDC, que si bien está bajo el título del 'procedimiento de ante los juzgados de policía local', consideramos es aplicable al caso por producirse exactamente la misma situación que justifican la existencia de dicha norma. El aludido precepto establece:

“... el tribunal podrá distribuir la carga de la prueba conforme a la disponibilidad y facilidad probatoria que posea cada una de las partes en el litigio, lo que comunicará a ellas para que asuman las consecuencias que les pueda generar la ausencia o insuficiencia de material probatorio que hayan debido aportar o el no rendir la prueba correspondiente de que dispongan en su poder...”

Con todo, el inciso final del artículo 51° de la LPDC, aplicable a este tipo de procedimientos, dispone:

“Los proveedores demandados estarán obligados a entregar al tribunal todos los instrumentos que éste ordene, de oficio o a petición de parte, siempre que tales instrumentos obren o deban obrar en su poder y que tengan relación directa con la cuestión debatida. En caso de que el proveedor se negare a entregar tales instrumentos y el tribunal estimare infundada la negativa por haberse aportado pruebas acerca de su existencia o por ser injustificadas las

razones dadas, el juez podrá tener por probado lo alegado por la parte contraria respecto del contenido de tales instrumentos.” (subrayado propio)

Reiteremos que, si bien es altamente probable que ya haya operado alguna forma de compensación entre las navieras y las automotoras demandadas, ello no es un requisito para que proceda la compensación a los usuarios, conforme a lo señalado en la presente demanda. En caso de existir, solo confirmaría la necesidad de reparar a los usuarios, siendo fundamental contar con información certera y exacta sobre este aspecto.

7. Las sanciones del derecho del consumo como mecanismo de corrección de las fallas de mercado.

Existe, en el trasfondo de esta causa, la siguiente pregunta: ¿quién debe responder por los daños, producidos por un cartel dentro de la cadena productiva o la cadena de distribución, que fueron traspasados o han soportado patrimonialmente los consumidores, como ocurre claramente en este caso?

La ley ha respondido indirectamente a esta pregunta al tratar la existencia de productos peligrosos y creemos debe seguirse un razonamiento similar.

Los productos de consumo normalmente son manufacturados con componentes que provienen de cadenas globales de distribución. Por ejemplo, los alimentos, tiene en su gran mayoría, colorantes, preservantes y saborizantes, fabricados en distintas partes del mundo. El triste caso de la leche que contenía melamina y que mató a muchos bebés²⁵, muestra que este riesgo está siempre presente.

En una situación en que domina el régimen general de responsabilidad, una empresa que contrata con otra un componente que resulta ser peligroso, podría eximirse de responsabilidad en ausencia de reglas contractuales, señalando que fue diligente en testear los componentes que incorporó a su producto, y que fue su proveedor el que falló. Pero el derecho del consumo ha alterado esta situación

²⁵ Ver: <https://www.elmundo.es/elmundo/2008/12/27/internacional/1230399762.html>

señalando que el vendedor es, en el caso de productos peligrosos, siempre solidariamente responsable por los daños que produzca el producto. Esto es lo que se desprende de los Art. 46 y ss. de la LPDC.

¿Por qué el legislador estableció esta norma?

Inicialmente, podría creerse que por la misma razón señalada anteriormente a propósito de explicar el Art. 43 de la LPDC, los vendedores finales son los que conocen a los consumidores y, por tanto, saben a quién deben compensar. Pero esta razón esconde otra más poderosa y, finalmente, beneficiosa para los consumidores. Al hacer responsable a quien está en una mejor posición que el consumidor para enfrentar la existencia de productos peligrosos, ya sea porque puede técnicamente probarlos y además establecer las sanciones contractuales necesarias contra su proveedor, se ponen los incentivos correctos para que quien pueda enfrentar el potencial riesgo a menor costo lo haga, **produciendo de hecho mayor monitoreo de la peligrosidad y, por consecuencia, la disminución del riesgo de que entren productos potencialmente peligrosos al mercado.**

Las normas del Art. 46 y ss. de la LPDC establecen sin reconocerlo la regla de oro de la responsabilidad desde el punto de vista del análisis económico del derecho: hace cargo del riesgo a quien puede minimizarlo al menor costo posible²⁶. De hecho, la norma de los Arts. 46 y ss. genera una especie de responsabilidad objetiva para el vendedor final: debe responder por productos declarados peligrosos sin perjuicio de su derecho a repetir contra el verdadero culpable, ya sea utilizando sus contratos, o las normas generales de responsabilidad.

También en el derecho de daños, existe una antigua norma contenida en el Código Civil, que hace responsable al tercero que se aprovechó el dolo ajeno, sin ser cómplice, estableciendo que debe concurrir al pago del daño hasta el monto de

²⁶ Barros Burie, Enrique *“Tratado de responsabilidad Extracontractual”*. Editorial Jurídica de Chile, 2007. p.461.

beneficio que le reportó el aprovechamiento del dolo ajeno. Así lo señala el artículo 2316 inciso 2° del Código Civil.

En el caso sub-lite, el de los carteles que afectan los precios de bienes finales como el de los vehículos motorizados nuevos, debe seguirse un razonamiento similar, y sancionar firmemente a los proveedores finales. Esto porque las automotoras e importadoras son quienes están en una mejor posición que los consumidores para disuadir a los carteles en el transporte de vehículos motorizados y perseguir los daños que los mismos produzcan. Si se quiere reducir la probabilidad de que existan futuras colusiones, en todas las cadenas de producción, y que, de haberlas, se produzcan compensaciones más expeditas, debe hacerse responsable a las importadoras y automotoras o vendedoras finales por el daño traspasado a los consumidores vía aumento de precio. El derecho del consumo tiene un rol importante en que esta corrección se produzca.

c. Indemnizaciones solicitadas.

El derecho a reparación de los consumidores se encuentra contemplado inicialmente en el artículo 3°, letra e) de la LPDC, que señala que estos tienen:

...el derecho a la reparación e indemnización adecuada y oportuna de todos los daños materiales y morales en caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contraídas por el proveedor.

Como se indicó, el artículo 50° de la LPDC establece la **diferencia entre el interés colectivo y el interés difuso de los consumidores**, siendo el elemento determinante entre ambas, el que estén comprometidos **derechos comunes a un grupo determinado o determinable de consumidores**. En el presente caso, **los consumidores afectados son un grupo determinado o determinable**, constituido por quienes compraron los vehículos motorizados nuevos de las marcas comercializadas por las demandadas en las fechas en que operó el cartel, que se encuentra establecido como hecho cierto por la sentencia de la Excm. Corte Suprema. Cabe señalar que **la negligencia aquí denunciada no ha cesado por**

parte de las demandadas, toda vez que la omisión e inactividad en reparar y hacer devoluciones a los consumidores, sigue sin efectuarse. Por tanto, los daños cuya reparación y resarcimiento se solicitan por la presente demanda, **corresponden a los daños colectivos derivados directamente de la negligencia de las demandadas, tanto en términos fácticos como jurídicos, como se explicará.**

Los fallos dictados por el TDLC y la Excma. Corte Suprema, dieron por establecidos los beneficios económicos obtenidos por las Empresas Navieras y que, se tradujeron en precios completamente abultados y abusivos que tuvieron que pagar los consumidores chilenos de vehículos nuevos, en base a las propias estimaciones del TDLC y la Excelentísima Corte Suprema, estos constituyen un total de **22.413 UTA (Unidades Tributarias Anuales), equivalentes a \$16.796.302.200²⁷**. Esto corresponde al **perjuicio o daño patrimonial efectivo** que debe ser reparado por las demandadas a causa de su inacción, falta de profesionalismo y omisión a sus deberes de cuidado.

El artículo 51°, numeral 2.- de la LPDC, establece que:

...en lo que respecta a las peticiones relativas a perjuicios, bastará señalar el daño sufrido y solicitar la indemnización que el juez determine, conforme al mérito del proceso.

Por su parte, el artículo 53 C de la LPDC, en su letra c), faculta a US. para ordenar indemnizaciones, reparaciones o devoluciones que procedan respecto del grupo de clientes consumidores que se han visto afectados por la inacción de los proveedores demandados. A su vez, el artículo 51° N° 2, inciso segundo del mismo cuerpo legal, incorporó a las acciones colectivas el derecho a demandar el daño moral sufrido por éstos.

Las normas anteriores permiten demandar los siguientes daños en esta causa:

²⁷ Conforme valor UTA publicado para el mes de marzo 2023.

1. Daños Patrimoniales.

Los daños patrimoniales: Se trata de gastos monetarios, pérdidas de valor, pérdida de bienes o, en general, cualquier forma de detrimento patrimonial efectivo, que constituyen un daño emergente, o desventajas económicas, que constituyen un lucro cesante, y ambos pueden ser valorados en dinero. La indemnización reparatoria del daño emergente y del lucro cesante tiene por efecto que la situación patrimonial del demandante sea equivalente a la que tenía antes de sufrir el daño²⁸ o equivalente a la que habría tenido en caso de no ocurrir aquel. De los hechos expuestos, las demandadas produjeron daños patrimoniales en los consumidores, respecto de aquellos que **pagaron un sobreprecio por los vehículos motorizados nuevos que adquirieron a las demandadas**, en comparación de aquel que se hubiese determinado en condiciones normales de Mercado. Esto es, sin las operaciones de colusión por parte de las Empresas Navieras, elevando los costos en forma artificiosa, trasladando dicha ficción a los precios pagados por los consumidores finales que compraban vehículos motorizados nuevos en Chile. Este sobreprecio, satisface lo que se denomina perjuicio patrimonial, a saber, aquel consistente en una afectación de intereses valuables en dinero, cuestión que sucede en la especie al derivar en forma directa de la negligencia señalada.

Conforme al criterio econométrico establecido por el TDLC, en el considerando ducentésimo trigésimo de su sentencia, en base al Informe Económico del Sr. Carlos Noton, para las rutas de Europa y América a Chile. El Beneficio económico obtenido por las navieras (en UTA), se descompone de la siguiente manera:

Beneficio económico Rutas América y Europa (UTA)				
N°	Ruta	CSAV	NYK	MOL

²⁸ Barros Burie, Enrique *“Tratado de responsabilidad Extracontractual”*. Editorial Jurídica de Chile, 2007. p.256.

1	Europa	1.318	1.293	2.185
2	América	8.800	4.940	
	Total	10.118	6.233	2.185

Por su parte, la Excelentísima Corte Suprema, en el considerando trigésimo octavo de su sentencia, en base al mismo Informe, en relación con la Ruta Asia a Chile, obtuvo un promedio 6% de sobreprecio, lo cual constituye un beneficio económico equivalente a **3.902 UTA (Unidades Tributarias Anuales)**. Lo anterior, se distribuiría entre las Empresas Navieras según el siguiente desglose:

Beneficio económico Ruta Asia en UTA				
NYK	KLINE	CCNI	EUKOR	Total
484 UTA	969 UTA	969 UTA	1.480 UTA	3.902 UTA

En este orden de ideas, en base al mérito de las sentencias del TDLC y la Excelentísima Corte Suprema, podemos estimar el total del beneficio económico (medido en UTA) contra los consumidores chilenos es el siguiente:

Beneficio económico total en UTA					
N°	Empresa Naviera	Ruta Europa	Ruta América	Ruta Asia	Total
1	CSAV	1.318	8.800		10.118
2	NYK	1.293	4.940	484	6.717
3	MOL	2.185			2.185
4	KLINE			969	969
5	CCNI			969	969
6	EUKOR			1.480	1.480
	Totales	12.278	6.233	3.902	22.438

Este beneficio de **22.438 Unidades Tributarias Anuales** es una buena aproximación al **daño patrimonial total sufrido por todos los consumidores chilenos que adquirieron vehículos motorizados nuevos de las marcas representadas por las demandadas, en la época señalada precedentemente, y se trata de un daño directo, real y efectivo sufrido en la especie por los consumidores.**

Por otra parte, en base al beneficio económico estimado por los propios tribunales, a raíz del Informe del Sr. Carlos Noton, podemos indicar que el número de **vehículos** involucrados corresponde a **185.087 unidades**, conforme al siguiente desglose²⁹:

	Ruta Europa	Ruta América	Ruta Asia	Total
Beneficio económico (UTA)	4.796	13.740	3.902	22.438
Porcentaje	21%	61%	17%	100%
Vehículos	39.561	113.339	32.187	185.087
Beneficio económico aproximado por vehículo (UTA)				0,1212

En este orden de ideas, el daño patrimonial concreto estimado que sufrió cada consumidor a raíz del sobreprecio que pagó por cada vehículo motorizado nuevo, asciende a la suma de **0,1212 UTA (Unidades Tributarias Anuales)**, cifra que resulta de dividir el total de beneficio económico del cartel en las rutas hacia Chile dividido por la cantidad de vehículos comercializados en la época de los hechos.

A este valor, necesariamente debemos añadir el impuesto de internación al territorio nacional o costo aduanero (6%)³⁰ y el Impuesto al Valor Agregado (19%) pagado sobre el sobreprecio. Ello, porque el daño comprende los impuestos que se pagan por el precio de importación y que los consumidores debieron soportar y pagar directamente desde su patrimonio. Lo anterior lleva a que el daño patrimonial

²⁹ Construcción hecha en base a la proporción de cantidad de vehículos para la Ruta América del Informe del Sr. Carlos Noton, en razón del daño económico que se dio por establecido en los Tribunales de Justicia en base a las estimaciones del mismo Informe.

³⁰ De conformidad a Informe Económico del Sr. Carlos Noton el beneficio está internalizado en el valor CIF.

real sufrido por cada consumidor asciende a un total estimado de **0,1515 UTA (Unidades Tributarias Anuales)**, provenientes de 0,1212 UTA por el 6% y luego el 19%, tasas arancel e IVA respectivamente, por cada vehículo motorizado nuevo vendido por las demandadas a cada consumidor afectado en el período de la colusión sancionada.

2. Daño extrapatrimonial.

De acuerdo con el principio de reparación integral del daño, consagrado en el artículo 2339 del Código Civil, recogido también por el citado artículo 3°, letra e) de la LPDC, **deben repararse todo tipo de daños sufridos por consumidores**. A mayor abundamiento, existe norma expresa que consagra la reparación de daños no patrimoniales en acciones para la protección del interés colectivo o difuso de los consumidores, en el inciso segundo de su artículo 51 N° 2, de la LDPC que dispone:

Las indemnizaciones que se determinen en este procedimiento podrán extenderse al daño moral siempre que se haya afectado la integridad física o síquica o la dignidad de los consumidores. Si los hechos invocados han provocado dicha afectación será un hecho sustancial, pertinente y controvertido en la resolución que reciba la causa a prueba.

En el caso particular, los consumidores, en su calidad de personas, tienen derecho a ser tratados dignamente en la sociedad. Como se señaló, la adquisición de vehículos motorizados es en Chile un bien aspiracional de mucha importancia y gravitante en el presupuesto de las familias, especialmente si estos son nuevos como en el caso de autos. Así, es innegable que, al haber tenido que pagar precios superiores a los que debería haber pagado en condiciones normales de mercado, los consumidores vieron afectada su dignidad y confianza en las industrias, generando en los consumidores la sensación que, nuevamente los proveedores están abusando de ellos y de la ley, quedando en completa frustración derivada directamente de estos hechos.

La **desconfianza y sensación de inseguridad** hacia las demandadas crece, además, debido al abandono y nula actividad de ellas, en circunstancias **que se trata de un hecho que fue establecido por los propios Tribunales del país**. Esto constituye el daño extrapatrimonial directamente sufrido por los consumidores ante el enorme sacrificio económico que significa la adquisición de un vehículo motorizado, especialmente nuevo, derivado de un precio inflado y abiertamente injusto dada la posición de desamparo en la cual quedaron a causa directa e inmediata de estos hechos. Por ello consideramos, US., que el daño extrapatrimonial en esta causa debiera ascender al 50% de las indemnizaciones que se determinen respecto de cada consumidor, esto es, bajo nuestra estimación (manteniendo el concepto de convertibilidad señalado de UTA), es de **0,07575 UTA por cada vehículo motorizado vendido por cada demandada a un consumidor o cliente suyo**, o bien el monto que US. determine conforme prudencia y equidad, y al mérito de autos.

De acuerdo con lo señalado se cumplen en esta causa US., todos los **requisitos necesarios para que se configure la responsabilidad civil de las automotoras demandadas**, y se de origen al pago de las indemnizaciones correspondientes, por cuanto estos daños han emanado directamente de la conducta culposa y negligente de los proveedores que se demandan.

Los montos propuestos para efectos de las reparaciones de daños que deben realizarse por las demandadas corresponden a daños causados al patrimonio de los consumidores y los extrapatrimoniales, ambos que se ofrecen como estimaciones a US.

3. Daños punitivos.

Esta materia está tratada en el artículo 53 C letra c) de la LPDC, el cual dispone:

“Artículo 53 C.- En la sentencia que acoja la demanda, el juez, además de lo dispuesto en el artículo 170 del Código de Procedimiento Civil, deberá: c) Declarar la procedencia de las correspondientes indemnizaciones o

reparaciones y el monto de la indemnización o la reparación a favor del grupo o de cada uno de los subgrupos, cuando corresponda. En aquellos casos en que concurran las circunstancias a que se refiere el inciso quinto del artículo 24, el tribunal podrá aumentar en el 25% el monto de la indemnización correspondiente (Subrayado nuestro).

A su turno, el artículo 24° inciso quinto de la LPDC dispone:

“Se considerarán circunstancias agravantes: (...)

b) Haber causado un daño patrimonial grave a los consumidores.

c) Haber dañado la integridad física o psíquica de los consumidores o, en forma grave, su dignidad. (...)”

Como se indicó, el daño a los consumidores resultó ser grave, por cuanto deriva de una conducta ilícita desde la óptica del derecho de la libre competencia, una operación colusoria que fue trasladada a los consumidores, que hasta ahora no han visto ningún resarcimiento ni compensación a su favor, en circunstancias que existen mecanismos para conseguir su resarcimiento.

Asimismo, como se detalló en el subtítulo anterior, esta misma conducta negligente de las demandadas importó un daño a la integridad psíquica de los consumidores, al haber quedado por completo frustradas sus expectativas de adquirir un bien de consumo a un justo precio, y, al develarse los hechos de una conducta contraria a Derecho, quedaron en completo abandono por parte de quienes les habían vendido los vehículos motorizados nuevos.

Como bien ha señalado la doctrina, los daños punitivos tienen no solo una función compensatoria, sino que buscan disuadir conductas a los proveedores,

buscando que los proveedores asuman todos los costes de su accionar³¹. Particularmente adquieren relevancia cuando se trata de conductas especialmente graves, como la de especie, dado que, teniendo la posición, información y recursos para resarcir a los consumidores, o aunque sea, mitigar sus daños, las demandadas se quedaron en la más absoluta y negligente inacción.

Esta circunstancia justifica plenamente, esta facultad privativa de US. en orden en aumentar en un 25% el monto solicitado como indemnización. En dicho orden, la suma de las indemnizaciones de daño patrimonial y extrapatrimonial solicitadas equivale a **0,22725 UTA**, cuyo aumento en un 25% lo eleva a **0,0568125 UTA adicional por consumidor afectado**.

En definitiva, por concepto de daño emergente, daño moral y daños punitivos se solicita un **total de 0,2840625 Unidades Tributarias Anuales, en su equivalente en moneda legal de \$212.665 (CLP)**³² de indemnización para cada consumidor afectado por las conductas negligentes de las demandadas.

d. Las multas.

Conforme se observa en las secciones anteriores, se han infringido una serie de normas de la LPDC, cuestión que da lugar a la aplicación de multas por cada una de dichas infracciones, conforme se expone a continuación.

1. Vulneración al derecho a una información veraz y oportuna.

Los hechos que fundamentan la presente demanda implican infracción al derecho a una información veraz y oportuna por parte de los consumidores en los términos señalados por la letra b) del artículo 3 de la LPDC, que dispone:

³¹ Hernández-Paulsen, Gabriel, & Ponce-Márquez, Matías. (2022). Daños punitivos, especialmente para proteger el interés colectivo o difuso de los consumidores. Revista chilena de derecho privado, (38), 63-107. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-80722022000100063>

³² Valor UTA Abril: \$748.656 (CLP). Ver: https://www.sii.cl/valores_y_fechas/utm/utm2023.htm

Son derechos y deberes básicos del consumidor:

b) El derecho a una información veraz y oportuna sobre los bienes y servicios ofrecidos, su precio, condiciones de contratación y otras características relevantes de los mismos, y el deber de informarse responsablemente de ellos;" (El subrayado es agregado).

El precio es un elemento, es de la esencia en los contratos de compraventa, conforme prescribe el artículo 1793 del Código Civil. En derecho del consumidor, cuando una de las partes fija un precio de manera ficticia o un sobreprecio, está vulnerando los derechos de los consumidores a obtener una información veraz y efectiva.

En este orden de ideas, a la fecha, los consumidores finales por la compra de estos vehículos motorizados nuevos, no se encuentran indemnes, a sabiendas que se trata de un precio que no correspondía desde la dictación de la sentencia de la Excelentísima Corte Suprema. Naturalmente la obtención de ganancia a partir de estas compraventas existe en base al precio final que pagan los consumidores, siendo las demandadas quienes realizaron la operaciones y negociaciones necesarias para la venta de los vehículos motorizados nuevos, en forma directa.

Los consumidores adquirieron vehículos motorizados nuevos de buena fe, asumiendo que el precio reflejaba los costos en condiciones normales de mercado. Por el contrario, una vez demostrada la falsedad de la premisa anterior, las demandadas han permanecido en la inactividad, siendo los principales afectados los consumidores finales de los vehículos, quienes soportaron y siguen soportando el incremento artificial de los precios de los vehículos que adquirieron.

2. Vulneración al derecho del consumidor a la reparación e indemnización adecuada y oportuna de todos los daños.

El artículo 3º inciso primero letra e) de la LPDC dispone:

Son derechos y deberes básicos del consumidor:

(...)

e) El derecho a la reparación e indemnización adecuada y oportuna de todos los daños materiales y morales en caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contraídas por el proveedor, y el deber de accionar de acuerdo a los medios que la ley le franquea.

Esta norma refuerza lo señalado. La actuación de las demandadas no es sólo una infracción a la ley que la regula y al derecho de los contratos. Implica, además una infracción a la normativa que protege los derechos de los consumidores, quienes han sido víctimas de daños materiales y morales consumados, los cuales no tienen por qué soportarlos y deben ser reparados. Sobre los daños infligidos, la norma establece el deber del proveedor de accionar de acuerdo a los medios que la ley franquea, al existir un procedimiento judicial terminado, que establece un programa de reparación, se puede dar por establecido que no se han utilizado los medios que la ley franquea.

3. *Falta de diligencia debida en su calidad de proveedor con los consumidores.*

El artículo 23° inciso primero de la LPDC señala que:

Comete infracción a las disposiciones de la presente ley el proveedor que, en la venta de un bien o en la prestación de un servicio, actuando con negligencia, causa menoscabo al consumidor debido a fallas o deficiencias en la calidad, cantidad, identidad, sustancia, procedencia, seguridad, peso o medida del respectivo bien o servicio.” (el subrayado es propio).

Complementa lo anterior el artículo 43° del mismo estatuto normativo citado:

El proveedor que actúe como intermediario en la prestación de un servicio responderá directamente frente al consumidor por el

incumplimiento de las obligaciones contractuales, sin perjuicio de su derecho a repetir contra el prestador de los servicios o terceros que resulten responsables. (el subrayado es propio).

Sin desconocer su derecho legal a repetir contra las Empresas Navieras, los intermediarios demandados son -en todo caso- directamente responsables frente al consumidor. Las demandadas incurrieron en infracción a esta norma al no haber activado ningún mecanismo de compensación o reparación a los consumidores finales que debieron soportar los sobrepuestos, desde que el 14 de agosto de 2020 se estableció en forma clara, mediante sentencia firme y ejecutoriada de la Excma. Corte Suprema, que los precios de los vehículos motorizados nuevos comercializados en el período investigado por la FNE estaban distorsionados tras la colusión de las Empresas Navieras.

En efecto, trasladando los costos fijados por la vía de una colusión comprobada, hacia sus consumidores finales, quienes, necesariamente pagaron precios mayores por los vehículos motorizados nuevos adquiridos, en circunstancias que las demandadas están en capacidad de haber compensado a quienes realmente soportaron esta inflación en los costos, han visto transgredidos los derechos que establece el Estatuto del Derecho del Consumidor.

A mayor abundamiento y, complementado con las secciones precedentes y los hechos de autos, resulta claro que la responsabilidad del proveedor es de aquellas que se ha denominado *responsabilidad por culpa*. En el caso de autos, atendido que claramente existía o debió existir conciencia por parte de las demandadas de un esquema de colusión que alteró los costos, distorsionando el precio normal de mercado, resuelta -pues- indudable que las demandadas se han apartado de la diligencia esperable, y debe, en consecuencia, responder ante los usuarios por los daños ocasionados. En otras palabras, por omisión han dejado a su suerte a los consumidores, en circunstancias que desde su esfera patrimonial pagaron sumas de dinero, sin fuente legal que respalde tal transferencia patrimonial.

4. Multas pedidas.

El artículo 24 de la LPDC establece en su inciso primero que, “[l]as infracciones a lo dispuesto en esta ley serán sancionadas con multa de hasta 300 unidades tributarias mensuales, si no tuvieran señalada una sanción diferente.”

El caso expuesto en esta presentación, es de aquellas infracciones a la LPDC que no cuentan con sanciones específicas en la ley. Prosigue el citado artículo indicando circunstancias atenuantes y agravantes, las cuales esta parte estima no se ajustan a la situación de la demandada.

Luego, y ya en especial respecto a las acciones colectivas, el artículo 24 A de la LPDC, dispone que:

Tratándose de infracciones que afecten el interés colectivo o difuso de los consumidores, el tribunal graduará la multa de acuerdo a lo señalado en el artículo precedente y al número de consumidores afectados.

El tribunal podrá, alternativamente, aplicar una multa por cada uno de los consumidores afectados, siempre que se tratara de infracciones que, por su naturaleza, se produzcan respecto de cada uno de ellos. No procederá esta opción en los casos en que conste en el proceso que el proveedor ha reparado de manera íntegra y efectiva el daño causado a todos los consumidores afectados, supuesto en el cual se aplicará, por concepto de multa, un monto global, conforme a lo señalado en el inciso anterior.

Con todo, el total de las multas que se impusieren en estos casos no podrá exceder el 30% de las ventas de la línea de producto o servicio objeto de la infracción, efectuadas durante el período en que ésta se haya prolongado, o el doble del beneficio económico obtenido como resultado de la infracción.

En caso de tratarse de un proveedor que pertenezca a alguna de las categorías contenidas en el inciso segundo del artículo segundo de la ley N° 20.416, el total de las multas no podrá exceder el 10% de las ventas de la línea de producto o servicio objeto de la infracción, efectuadas durante el período en que ésta se haya prolongado, o el doble del beneficio económico obtenido como resultado de la infracción.

El monto de la multa a que se refieren los dos incisos anteriores se determinará tomando en consideración el número de consumidores afectados y los criterios a que se refiere el inciso séptimo del artículo precedente y no podrá exceder de 45.000 unidades tributarias anuales. (subrayado agregado).

Conforme a lo expuesto , se hace presente que, los vehículos motorizados involucrados en la época de la colusión de las navieras que fueron comercializados por las demandadas constituyen 185.087 unidades. Es decir, la infracción aquí señalada ha afectado a 185.087 consumidores (asumiendo que cada consumidor adquirió un vehículo motorizado nuevo en esa época), por lo que, al no ser las demandas empresas de menor tamaño de las reguladas en la Ley N° 20.416, el monto de la multa solicitada asciende **55.526.100 Unidades Tributarias Mensuales**. Dado que son varias las demandadas y esta parte desconoce sobre la existencia de un documento fidedigno que acredite sus ventas anuales, proponemos que de conformidad al mérito del procedimiento y los antecedentes que aporten las demandadas se aplique como multa el máximo de **0,30 Unidades Tributarias Anuales por cada vehículo motorizado comercializado por cada demandada en la época de la colusión sancionada, ello** dada la gravedad de la situación, salvo que se encuentren dentro de la hipótesis del inciso tercero del artículo 24 A recién citado.

POR TANTO, y en mérito de lo expuesto, y habiéndose invocado el daño sufrido por los consumidores derivado de los hechos relatados en el cuerpo de esta demanda, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 254, 680 y siguientes del

Código de Procedimiento Civil, en los artículos 50 y siguientes de la Ley N° 19.496, y demás disposiciones legales citadas y pertinentes,

RUEGO A US., se sirva tener por deducida demanda colectiva indemnizatoria en contra de: (1) **WILLIAMSON BALFOUR MOTORS S.A.**, rol único tributario N° 96.695.420-5, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Mario Peter Aberle, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad desconozco, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Las Condes 12907, comuna de Las Condes, Región Metropolitana; (2) **AUTOMOTRIZ FOR CENTER S.A.**, rol único tributario N° 76.068.841-k, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Mario Hernán Artigas Navarrete, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 10.483.039-0, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Irrazabal N° 1445, comuna de Ñuñoa, Región Metropolitana; (3) **AUTOMOTORA INALCO S.A.**, rol único tributario N° 81.198.400-0, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Osvaldo Rivas Matus, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 8.148.913-0, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Santa Rosa N° 537, comuna de Santiago, Región Metropolitana; (4) **PIAMONTE S.A.**, rol único tributario N° 96.642.160-6, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Raúl Alfredo Delloro Crespo, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 7.346.952-K, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Irrazaval 3401, comuna de Ñuñoa, Región Metropolitana; (5) **INCHCAPE AUTOMOTRIZ CHILE S.A.**, rol único tributario N° 96.856.360-2, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Alberto Rodrigo Leiva Navarro, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 14.256.501-3, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida La Dehesa N° 265, Comuna de Lo Barnechea, Región Metropolitana; (6) **VALENZUELA DELARZE S.A.**, rol único tributario N° 89.821.000-6, sociedad comercial del giro de compra, venta,

importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Jorge Valenzuela Delarze, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 10.239.088-1, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Manuel Montt 1328, comuna de Providencia, Región Metropolitana; (7) **POMPEYO CARRASCO AUTOMOTRIZ SpA**, rol único tributario N° 86.708.400-2, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Iván Pompeyo Carrasco Popovic, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 7.126.483-1, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Pedro de Valdivia N° 963, comuna de Providencia, Región Metropolitana; (8) **SALINAS Y FABRES S.A.**, rol único tributario N° 91.502.000-3, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Gonzalo Ferrari Espinoza, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 13.027.965-1, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida General Rondizzoni N° 2130, comuna y ciudad de Santiago, Región Metropolitana; (9) **AUTOMOTRIZ CORDILLERA S.A.**, rol único tributario N° 79.453.870-K, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Víctor Tapia Carreño, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 12.964.526-1, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Vitacura 7649, comuna de Vitacura, Región Metropolitana; (10) **AUTOMOTRIZ PORTILLO S.A.**, rol único tributario N° 79.802.860-7, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Mauricio Smith Vender, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 7.050.842-7, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Vitacura N° 5.555, comuna de Vitacura, Región Metropolitana; (11) **KIA CHILE S.A.**, rol único tributario N° 79.567.420-9, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Luz María Antúnez Fernández, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 15.381.234-9, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Las Condes N° 11.774, Vitacura, Región Metropolitana; (12) **DERCOCENTER SpA**, rol único tributario N° 82.995.700-0, sociedad comercial del giro de compra, venta,

importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Oscar Andrés Saénz Pérez, ingeniero comercial, cédula de identidad N° 7.954.684-4, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Américo Vespucio N° 1842, comuna de Quilicura, Región Metropolitana; (13) **IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA ALAMEDA SpA**, rol único tributario N° 93.061.000-3, sociedad comercial del giro de compra, venta, importación, exportación y comercialización de vehículos, representada legalmente por el Sr. Cristián Andrés Sierra Margenats, se ignora profesión u oficio, cédula de identidad N° 13.441.244-5, ambos domiciliados para estos efectos en Av. Américo Vespucio N° 1842, comuna de Quilicura, Región Metropolitana; admitirla a tramitación, acogerla y, en definitiva, acceder a las siguientes peticiones:

Uno: Declarar admisible la demanda colectiva, teniéndose por cumplidos los requisitos establecidos en el artículo 52 de la LPDC;

Dos: Declarar que las demandadas trasladaron al precio pagado por los consumidores de vehículos motorizados nuevos, el sobreprecio de los costos de importación a raíz del cartel de Empresas Navieras y que, debido a la inacción de las demandadas, los consumidores han sufrido un perjuicio que hasta la fecha no ha sido reparado, pese que la Excelentísima Corte Suprema, en Sentencia de fecha 14 de agosto de 2020, Rol N° 15.005-2019, que se encuentra firme y ejecutoriada, confirmó el hecho ilícito de la colusión y estableció multas.

Tres: Declarar que las demandadas han infringido las disposiciones de los artículos 3 letra e); y, 24, ambos de la LPDC, y declarar su culpa infraccional, condenándola al pago de una multa ascendiente a 45.000 Unidades Tributarias Anuales, en su equivalente en moneda de curso legal, o a la suma que US. estime razonable conforme al mérito de los antecedentes, en atención a la infracción de los artículos 3 letra e), y artículo 24, todos de la LPDC.

Cuatro: Condenar a las demandadas al pago de las indemnizaciones, reparaciones o devoluciones que procedan respecto del grupo de clientes

consumidores que se vieron afectados por el sobreprecio en la adquisición de vehículos motorizados nuevos. En particular, se solicita la reparación de los daños al interés colectivo, patrimoniales y extrapatrimoniales, por los siguientes montos: **(i) 0,1515 Unidades Tributarias Anuales por el valor de sobreprecio efectivo pagado por los consumidores por cada vehículo motorizado nuevo adquirido en la época de la colusión sancionada , de conformidad a las estimaciones que se dieron a lugar en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y la Excelentísima Corte Suprema**, los que deben ser pagados en moneda de curso legal con reajustes e intereses desde que el fallo quede ejecutoriado; **(ii) más la suma de 0,07575 Unidades Tributarias Anuales, en su equivalente en moneda de curso legal, a cada consumidor que adquirió un vehículo motorizado nuevo con un sobreprecio por parte de las demandadas**, por concepto de daño moral que han sufrido consumidores y usuarios afectados por la inactividad de las demandadas en orden a reparar a los consumidores a raíz de la colusión establecida por los Tribunales de Justicia del país, o las sumas que US. estime pertinentes, de acuerdo a su sabiduría y experiencia con el mérito del proceso; y **(iii)**, se solicita un incremento de las indemnizaciones anteriores en un 25%, equivalente a **0,0568125 Unidades Tributarias Anuales, en su equivalente de moneda de curso legal**, adicionales a las sumas demandadas que deben ser pagadas a cada consumidor por cada vehículo motorizado adquirido en la época de la colusión sancionada, ello por concepto de daños punitivos de conformidad al artículo 53 C letra c) de la LPDC,. En consecuencia, se solicita una indemnización total para cada usuario afectado ascendente a **0,2840265 Unidades Tributarias Anuales**, en su equivalente de moneda de curso legal, que a esta fecha alcanzan la suma de **\$212.665 (CLP)**³³ más los reajustes e intereses correspondientes al valor de sobreprecio pagado;

³³ Valor UTA Abril: \$748.656 (CLP). Ver: https://www.sii.cl/valores_y_fechas/utm/utm2023.htm

Cinco: Determinar grupos y subgrupos de consumidores que se han visto afectados por las acciones de las demandadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 53 C de la LPDC;

Seis: Ordenar que las indemnizaciones, reparaciones o devoluciones que se determinen, se hagan sin necesidad de la comparecencia de los interesados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 53 C de la LPDC, en atención a que todas las demandadas cuentan con la información necesaria para su individualización;

Siete: Disponer la publicación de los avisos a que se refiere el inciso tercero del artículo 54 de la LPDC, con cargo a las demandadas; y,

Ocho: Condenar a todas y cada una de las demandadas, al pago de las costas de esta causa.

PRIMER OTROSÍ: Sírvase este US. tener por acompañados los siguientes documentos, que acreditan personería con que actúo, con citación:

1. Copia autorizada de reducción a escritura pública de fecha 26 de abril de 2023, otorgada en la Trigésima Quinta Notaría de Santiago, bajo el repertorio N° 559 de año 2023, de acta de fecha 26 de abril de 2023 de la Organización de Consumidores y Usuarios (ODECU), que aprueba la interposición de la presente demanda colectiva;
2. Certificado Folio CERT202309989, de Vigencia extendido por la División de Asociatividad y Economía Social de la Subsecretaría de Economía y Empresas de Menor Tamaño del Ministerio de Economía de fecha 05 de abril de 2023, en el que se certifica que el suscrito detenta la calidad de Presidente del Directorio de la Organización de Consumidores y Usuarios de Chile A.C., ODECU A.C. y que ésta está incorporada en el Registro de Asociaciones de Consumidores bajo el N° 6, y que su personalidad se encuentra vigente, otorgado con firma electrónica avanzada.

3. Copia de los Estatutos de la Organización de Consumidores y Usuarios de Chile A.C ODECU A.C. y certificado extendido con fecha 26 de abril 2023 por el Jefe de la División Jurídica de la Subsecretaría de Economía y Empresas de Menor Tamaño, que da cuenta que el texto acompañado corresponde a los estatutos de ODECU, y que se encuentra inscrita en el Registro de Asociaciones de Consumidores bajo el N° 6 – AC.

SEGUNDO OTROSI: Sírvase US. tener por acompañados los siguientes documentos, con citación:

1. Requerimiento de la Fiscalía Nacional Económica presentado en fecha 27 de enero de 2015, ante Tribunal de Defensa de la Libre Competencia;
2. Copia de Sentencia N° 117/2019, dictada en por Tribunal de Defensa de la Libre Competencia en Rol Contencioso N° 292-15;
3. Copia de Sentencia de Excelentísima Corte Suprema de fecha 14 de agosto de 2020, de Rol N° 15.005-2019.
4. Informe de denominado “*Estimación de los daños económicos generados por la colusión naviera en Chile*”, del economista Carlos Noton Norambuena, que consta a fojas 5191, del expediente del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia en Rol Contencioso N° 292-15.

TERCER OTROSI: Sírvase US. en ordenar que las demandadas pongan a disposición de este Tribunal todos los medios probatorios o antecedentes que, acrediten: (1) si han recibido algún tipo de compensación, como consecuencia de la Sentencia Rol N° 15.005-2019 de la Excelentísima Corte Suprema, en la forma prescrita por el artículo 51° inciso final LPDC; y (2) la cantidad de autos comercializados por cada una de las demandada que, de conformidad a las sentencias del TDLC y la Excma. Corte Suprema, estuvieron dentro de aquellas rutas de las cuales se reconoció colusión. En caso de negativa infundada de aportar la documentación, o bien, de no existir derechamente esta, se deberá dar por acreditado que no hubo compensación por parte de las demandadas de conformidad a lo establecido en el artículo 51° inciso final LPDC.-

CUARTO OTROSÍ: Sírvase US. disponer, desde ya, la notificación prevista en el artículo 51 número 1.-, inciso final de la LPDC al SERNAC (Servicio Nacional de Consumidor), representada por su director Sr. Andrés Herrera, abogado, ambos domiciliados en Agustinas 1336, piso 1, comuna y ciudad de Santiago, comuna y ciudad de Santiago.-

QUINTO OTROSÍ: Sírvase US. tener presente que designo abogado patrocinante a don **Juan Sebastián Reyes Pérez** cédula de identidad N° 8.863.805-0 correo electrónico sreyes@perezdonoso.cl, y que asimismo confiero poder a los abogados habilitados señores **Patricio Morales Aguirre** cédula de identidad N° 9.056.930-9 correo electrónico pmorales@perezdonoso.cl, y a don **Pedro Pablo Saavedra Fuentes**, cédula de identidad N° 18.730.805-4 correo electrónico psaavedra@perezdonoso.cl, todos del Estudio Jurídico Pérez Donoso y domiciliados en avenida Isidora Goyenechea N° 2.800, oficina 4101, comuna de Las Condes, ciudad de Santiago, quienes firman en señal de aceptación.-

SÉXTO OTROSÍ: A fin de dar cumplimiento a la Ley de Tramitación Electrónica sírvase US. tener presente que la forma de notificación de las resoluciones dictadas en este juicio será a través de las casillas de correo electrónico correspondiente a sreyes@perezdonoso.cl , pmorales@perezdonoso.cl y psaavedra@perezdonoso.cl

.-