

---

MEMORIA DE LA PARTE DEMANDANTE

---

GRUPO 3



UNIVERSIDAD DEL PACIFICO  
BULLARD FALLA & EZCURRA ABOGADOS  
Lima, Perú - 2018

## Índice

- I. [Presentación](#)
- II. [Objeto](#)
- III. [Procedencia del Tribunal Arbitral de Meiland](#)
- IV. [Hechos](#)
- V. [Mercado](#)
  - i. [Definición del mercado relevante](#)
  - ii. [Evolución y análisis del mercado relevante](#)
  - iii. [Prácticas anticompetitivas](#)
    - a. [Concertación de precios](#)
    - b. [Abuso de posición dominante](#)
- VI. [Prueba](#)
- VII. [Cálculo del daño ocasionado](#)
- VIII. [Reserva del envío de las actuaciones a la autoridad competente](#)
- IX. [Petitorio](#)

## Anexos

- Anexo I – Pericia económica de Apoyo Consultoría

## MEMORIA DE LA PARTE DEMANDANTE

### I. Presentación

1. Por la presente memoria, la Asociación Meiliana de Consumidores y Usuarios (en adelante, la “ASOMELCO”), en representación de los consumidores de Meiland, con domicilio especial sito en Av. Bolívar 4837, Meiland, de conformidad con lo establecido en el artículo 27 de la Ley de Protección al Consumidor de Meiland, interpone demanda colectiva, frente al presente tribunal arbitral (en adelante, el “Tribunal”), contra la empresa MEIBEAT y sus 536 conductores registrados (en adelante, los “Demandados”), por los daños ocasionados a los usuarios como corolario de las conductas ilícitas practicadas en violación de la Ley de Competencia de Meiland (en adelante, la “LCM”).
2. Como podrá observarse en la exposición de los hechos y derecho que habremos de realizar, los Demandados llevaron a cabo prácticas anticompetitivas de carácter horizontal y vertical, tomando provecho de la reducción ilícita de sus costos operativos como resultado de la prestación de servicios al margen de la ley, estableciendo en forma concertada precios menores al servicio de taxis tradicional, absorbiendo la demanda y desplazando a su competidor, para luego aumentar las tarifas en forma artificial, abusando de la posición dominante ilícitamente obtenida

### II. Objeto

3. Con la presente demanda, se procura obtener a favor de todos los usuarios que hayan contratado los servicios de transporte privado de personas ofrecidos por MEIBEAT, un resarcimiento económico integral y suficiente por el perjuicio sufrido. La conducta de los Demandados ha afectado a una innumerable cantidad de usuarios a través del falseamiento de la libre competencia, restringiendo o entorpeciendo su desarrollo, razón por la cual los Demandados deben ser sancionados por el excedente ilícito cobrado a los usuarios y, correlativamente, citar a la Comisión de la Libre Competencia de Meiland (en adelante, la “Comisión”) para que analice el caso e inicie de oficio las actuaciones necesarias para equilibrar nuevamente el mercado de servicio de transporte privado de pasajeros ilícitamente perturbado y aplique las sanciones que estime corresponder. Para ello,

solicitamos que se sancione, en virtud de su responsabilidad solidaria, a la compañía y a los 536 conductores registrados en su plataforma, debiendo reparar a los usuarios afectados por un monto de 11,166,833.14 wones, de acuerdo con la estimación realizada en el peritaje que se adjunta (**Anexo I**).

### III. Procedencia del Tribunal Arbitral de Meiland

4. Resulta competente para entender este caso iniciado bajo la modalidad de demanda colectiva, este Exmo. Tribunal del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio Meiliana, por las razones seguidamente expuestas. En primer lugar, abordaremos la facultad del Tribunal para decidir acerca de su propia competencia. En un segundo término, analizaremos si la materia que nos ocupa es o no arbitrable. Luego, introduciremos brevemente las características de las acciones de clase y, en particular, de los arbitrajes de clase. Finalmente, expondremos la pertinencia de esta modalidad en el presente caso, de acuerdo con el derecho aplicable elegido por las partes en el Convenio Arbitral.
5. De acuerdo con el principio de competencia-competencia o *kompetenz-kompetenz*, los tribunales arbitrales son, valga la redundancia, competentes para decidir acerca de su propia competencia. De este principio, depende la autonomía del arbitraje como mecanismo institucional para la resolución de controversias. En este sentido, el art. 16 de la Ley de Arbitraje de Meiland (en adelante, "LAM"), establece que "*el tribunal arbitral estará facultado para decidir acerca de su propia competencia, incluso sobre las excepciones relativas a la existencia o a la validez del acuerdo de arbitraje*". En consecuencia, este Tribunal posee la facultad para decidir esta cuestión.
6. En cuanto a las características que debe reunir un arbitraje comercial internacional, el art. 1 de la LAM establece tres requisitos: (i) la existencia de una relación jurídica comercial entre las partes; (ii) la internacionalidad de esta; y (iii) un acuerdo de arbitraje por el cual las partes decidan someter todas o algunas de las controversias que pudieran surgir en el marco de dicha relación.
7. El primer requisito puede ser observado en el primer punto de los TyC, el cual establece que el usuario que utiliza los servicios ofrecidos por MEIBEAT se encuentra sujeto a una

relación jurídica contractual del tipo comercial, ya que constituye una operación de intercambio de servicios.

8. Con respecto al segundo requisito, la LAM determina que una de las causas que otorga la internacionalidad a la relación contractual es el domicilio de las partes en Estados diferentes al momento de la celebración del acuerdo. Esta exigencia es verificada debido a que los usuarios meilianos que utilizan la plataforma contratan con una empresa establecida en el extranjero, más precisamente en FALLALANDIA.
9. Por último, el art. 7 de la LAM define al acuerdo de arbitraje como *“un acuerdo por el que las partes deciden someter a arbitraje todas las controversias o ciertas controversias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas respecto de una determinada relación jurídica, contractual o no”*. Como bien puede observarse en los TyC de la compañía, el punto 5 de los mismos señala que *“cualquier disputa, conflicto, reclamación o controversia, del tipo que sea en contra de MEIBEAT, que resulte de las presentes Condiciones o que se relacione en gran parte con ellas, incluyendo las relativas a su validez, interpretación y exigibilidad (cualquier “Disputa”), deberán someterse forzosamente a arbitraje de derecho con sede en Meiland administrado por el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional...”*. En el mismo punto, podemos encontrar una cláusula idéntica con respecto a los conductores registrados en la empresa, los cuales prestan su consentimiento para arbitrar cualquiera de las disputas mencionadas. De lo expuesto surge claramente que el punto 5 de los TyC constituye un acuerdo de arbitraje que fuerza a los usuarios a arbitrar cualquier controversia que pudiera surgir por ante el presente Tribunal.
10. Por otra parte, el daño invocado fue causado a los usuarios en el marco de la ejecución del contrato que vincula a las partes, a través de las tarifas impuestas por MEIBEAT en abuso de su posición dominante. Estas se encuentran reguladas en el punto “Tarifa” de los TyC, el cual explica en forma muy resumida el mecanismo para la determinación de las tarifas habitual y dinámica. En consecuencia, el daño sufrido por los usuarios de MEIBEAT al momento de la prestación del servicio se encuentra subsumido dentro de la amplia fórmula que incluye cualquier controversia que resulte de los TyC. En consecuencia, esta demanda constituye materia de arbitraje comercial internacional.

11. Siguiendo el orden planteado, explicaremos las características principales de las acciones de clase en general y, en especial, de los arbitrajes de clase.
12. Las acciones de clase o *class actions* pueden ser definidos como aquellos procesos en los cuales una de las partes es un grupo de personas, certificado como tal por el tribunal competente, cuya representación es asumida por un miembro de dicho grupo, quien reclama un daño causado por el demandado a todos sus integrantes. Este tipo de procesos encuentra sus antecedentes más lejanos en los *group litigation* en la Inglaterra medieval y, su concepción actual, fue desarrollada en los Estados Unidos a partir de 1960, sobre todo para cuestiones ligadas a la protección del medio ambiente y de los derechos de los consumidores.
13. Dentro de las características principales de este tipo de procesos se destacan: (i) la eficiencia del proceso legal y la baja de los costos de la administración de justicia, ya que en un solo proceso se resuelven una multiplicidad de controversias idénticas; (ii) la representación de un grupo de personas en una misma parte, lo cual beneficia a todos aquellos miembros del grupo que, por la falta de recursos o por la poca importancia económica de su reclamo, no accionarían para recibir una reparación; (iii) el grupo se integra por todos aquellos que reúnan los requisitos de pertenencia y la decisión del proceso les es oponible aunque no hayan prestado su consentimiento para ello, a menos que guarden expresamente su derecho a resolver individualmente la controversia; (iv) la ventaja de evitar decisiones contrarias adoptadas para un reclamo idéntico; y (v) la posibilidad de compeler a una gran empresa e incluso al sector al que pertenece a cambiar su conducta lesiva de los derechos de los consumidores y usuarios.
14. En respuesta a este tipo de acciones, las grandes corporaciones comenzaron a integrar cláusulas de arbitraje forzoso en los términos y condiciones que imponían a los consumidores y usuarios. Sin embargo, a partir de 1980 pudieron verse las primeras demandas de arbitraje de clase o *class arbitration* en los Estados Unidos y, en los años posteriores hasta la actualidad, fueron aceptadas en algunos países de Europa y en los arbitrajes internacionales de inversión (*Abaclat y otros v. República Argentina, CIADI*). Nuevamente, las compañías buscaron eludir este tipo de procesos introduciendo un *waiver of collective proceedings*, es decir, una cláusula que los prohibía o que obligaba a los consumidores a resolver sus controversias mediante arbitraje individual.

15. El derecho comparado reconoce tres posturas que pueden ser adoptadas por los acuerdos de arbitraje frente a la posibilidad de arbitraje de clase. En primer lugar, este puede ser expresamente autorizado por el acuerdo, lo cual no deja dudas al respecto y debe ser aceptado por el tribunal arbitral. Por otra parte, este tipo de procesos puede ser explícitamente prohibido por el acuerdo, siendo su validez una cuestión controvertida aun en la actualidad, debido a la naturaleza de los derechos de los consumidores vulnerados. Por último, un acuerdo de arbitraje puede guardar silencio con respecto a esta cuestión, debiendo el tribunal decidir su procedencia a la luz del acuerdo y del derecho aplicable elegido por las partes. En el caso que nos ocupa, la cláusula de arbitraje nada dice al respecto, debiendo ser decidido por el tribunal competente.
16. De acuerdo con la regla planteada por la Corte Suprema de los Estados Unidos en *Green Tree Financial Corporation v. Bazzle*, la decisión acerca de la procedencia de un arbitraje de clase en caso de silencio del acuerdo es facultad del tribunal arbitral. Esta misma postura fue adoptada en otras jurisdicciones como Colombia (*Valencia v. Bancolombia y otros*) y en casos de arbitraje de inversión, como el mencionado anteriormente. Nuevamente, el Tribunal tiene la facultad para decidir sobre su competencia, en sintonía con el principio de competencia-competencia.
17. En los casos de silencio del acuerdo como el que nos ocupa, el tribunal arbitral debe verificar si el consentimiento de las partes para someter las controversias a un arbitraje de clase puede ser demostrado implícitamente. Para ello, existen distintas fuentes que el tribunal puede evaluar para determinar la voluntad de las partes: (i) el lenguaje utilizado en el acuerdo de arbitraje; y (ii) el derecho aplicable elegido por las partes.
18. En primer lugar, el lenguaje utilizado en los TyC es muy vasto al respecto, estipulando que ***“cualquier disputa, conflicto, reclamación o controversia, del tipo que sea en contra de MEIBEAT, que resulte de las presentes Condiciones o que se relacione en gran parte con ellas, incluyendo las relativas a su validez, interpretación y exigibilidad (cualquier “Disputa”), deberán someterse forzosamente a arbitraje de derecho con sede en Meiland administrado por el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional...”***. En el caso *Lamps Plus, Inc. v. Varela (US Court of Appeals for the Ninth Circuit)*, el acuerdo establecía, de manera muy similar al que nos compete, que el arbitraje prevalecía para

cualquier tipo demanda o procedimiento legal. Como bien fue remarcado, interpretar que dicho lenguaje tan amplio autoriza el arbitraje colectivo no solo es razonable, sino que es la interpretación más razonable. Ello se debe a que, habiendo dos interpretaciones posibles ante la ambigüedad, según el principio de *contra proferentum*, debería prevalecer aquella que favorece a la parte que no redactó el contrato, es decir, el usuario. La aplicación de dicho principio resulta fundamental en controversias relativas a una relación de consumo, en la cual una parte posee el peso suficiente para imponer las condiciones que le resulten más favorables en detrimento de los derechos de los consumidores. Por ello, la amplitud de la fórmula utilizada en los TyC, referida a que todo tipo de controversia es materia de arbitraje forzoso, nos permite concluir que el arbitraje colectivo es una de las modalidades posibles para la presente demanda.

19. Por otra parte, conforme lo establecido en *Oxford Health Plans v. Sutter* (Corte Suprema de los Estados Unidos), este tipo de arbitraje puede ser admitido si existe una regla de derecho aplicable al proceso que lo habilite. En primer lugar, deben evaluar las reglas de procedimiento elegidas para el arbitraje. Al respecto, el Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional no aclara la cuestión, ya que no posee disposiciones referidas al arbitraje de clase. En estos casos, los tribunales arbitrales pueden considerar también, dentro del derecho elegido por las partes, cierto derecho sustantivo que resulte aplicable, en la medida en que este indique que las demandas pueden ser llevadas a cabo mediante acciones de clase (*Rame, LLC v. Popovich, S.D.N.Y. Jul. 9, 2012*). La existencia de una disposición de estas características indica que el legislador tuvo intención de que los demandantes puedan recurrir a las acciones de clase, incluso cuando la controversia se somete a arbitraje. A su vez, el hecho de que las partes hubiesen elegido el derecho en cuestión puede interpretarse como un consentimiento implícito a dicha posibilidad.
20. En este sentido, el art. 28 de la LAM establece que el tribunal arbitral debe decidir el litigio conforme al derecho elegido por las partes como aplicable al fondo del litigio. A su vez, el punto 5 de los TyC marca que “*salvo que aquí se especifique lo contrario, las presentes Condiciones se regirán e interpretarán exclusivamente en virtud de la legislación de Meiland, con exclusión de sus normas de conflicto*”. Del texto citado se desprende que, habiendo elegido el derecho meiliano, es aplicable la LPCM, la cual establece, en su art. 27, que “*los derechos difusos o colectivos de los consumidores afectados por prácticas contrarias a esta ley o a cualquier otra afectación a sus derechos o que de alguna manera*

*los perjudique, pueden ser defendidos por la interposición de acciones de clase ante los tribunales competentes. Ello podrá incluir pedidos por daños individuales de ser el caso”.*

Resulta evidente que, el art. citado, constituye una regla de derecho aplicable al caso, la cual admite las acciones de clase por daños presentadas por consumidores o usuarios ante el tribunal que resulte competente, es decir, el Tribunal conformado en el marco del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio Meiliana.

21. De lo expuesto podemos concluir que, efectivamente, la facultad de los usuarios de reclamar en arbitraje cualquier tipo de controversia contra MEIBEAT incluía en forma implícita la posibilidad de hacerlo bajo la forma de un arbitraje de clase, siendo procedente la presente demanda ante este tribunal arbitral.

#### **IV. Hechos**

22. Aprovechando su prosperidad económica, en los últimos años Meiland decidió reformar integralmente sectores claves, con el objeto de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En este sentido fue aprobado el Programa de Reforma Integral de Transporte (PRIT), con miras a solucionar las dificultades que presentaba el transporte público meiliano. En el marco del Sistema Integrado de Transporte Público, se establecieron las bases para la regulación del servicio de taxis, el cual se encontraba desregulado casi en su totalidad hasta ese entonces y, debido al gran número de conductores, era el principal causante del desorden en el tráfico vehicular.
23. Previamente a la regulación, el servicio de taxis había sido prestado mediante tres modalidades: (i) a través de empresas que ofrecían la contratación telefónica del servicio; (ii) mediante taxistas independientes asociados, agrupados para brindar un mejor servicio; y (iii) por taxistas informales o “de la calle”. En los últimos años, la participación en el mercado de los primeros se había reducido considerablemente debido a la falta de incentivos para prestar un servicio formal y seguro, mientras que la de los taxistas de la calle se incrementó.
24. Cumpliendo lo establecido en el PRIT, en 2015 se aprobó el DL 2045, el cual regula las condiciones de acceso y permanencia del servicio de taxi en MEILAND y el régimen

sancionador correspondiente, procurando solucionar la problemática en cuestión. Dicho decreto incluía, en su artículo 6, una serie de requisitos y condiciones relativos a las características de los vehículos, los cuales debían ser respetados en pos de la seguridad de los pasajeros.

25. Los requisitos mencionados se tradujeron en mejoras significativas de la calidad y seguridad del servicio, por un lado, y del tráfico en general, por el otro. Sin embargo, la reducción de la cantidad de taxistas provocó el malestar de los usuarios a causa de la dificultad para conseguir un taxi.
26. En el marco de esta disminución de la oferta en el mercado del servicio de taxi y la consecuente dificultad de los usuarios para acceder al servicio, Julio Doig, un ex taxista informal que se vio afectado por la nueva regulación, constituyó la empresa MEIBEAT en el país de FALLALANDIA, la cual ofrece una aplicación (en adelante, la “App”) para acceder al servicio de transporte en vehículos particulares, sirviendo de nexo entre los usuarios y los conductores registrados en dicha plataforma.
27. La elección de FALLALANDIA como asiento de MEIBEAT tuvo dos motivos principales: en primer lugar, sustraerse a la aplicación del DL 2045, el cual llevó a su fundador a buscar una alternativa ilegal que le permitiera seguir prestando el servicio de taxi sin cumplir con los requisitos impuestos para garantizar la seguridad de los usuarios; y, en segundo lugar, evadir sus obligaciones fiscales por los servicios prestados en Meiland, ello facilitado por la condición de paraíso fiscal de FALLALANDIA, con el objeto de maximizar ilícitamente sus beneficios.
28. El éxito logrado por MEIBEAT en cuanto a la captación de nuevos conductores se debió a los incentivos que brinda la plataforma para que los taxistas migren a este mercado marginal de servicio de taxi. Entre las ventajas ofrecidas a sus conductores, podemos mencionar, entre otros, la ausencia de la obligación de cumplimiento de los requisitos exigidos por el DL 2045 para poder registrarse en la plataforma; la conexión instantánea con el usuario que demanda el servicio; la cobertura del riesgo de no pago; los vales de descuento otorgados a los conductores para el mantenimiento de los vehículos, para planes de telefonía y en plataformas destinadas a la enseñanza de inglés; y la posibilidad de operar sin SOAT para

transporte público, cuya prima es, por razones obvias, significativamente menor a aquel para vehículos privados.

29. Para prestar el servicio de taxi en MEILAND, los requisitos reglamentarios implican: 1) cumplir con los requisitos relativos al auto (1000kg., cilindrada mínima de 1250 cc y contar con cuatro puertas de acceso); 2) obtener la autorización administrativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de MEILAND (lo cual representa la realización de un trámite y la respectiva espera hasta su finalización); 3) contratar un SOAT específico para taxis, cuyo costo es, lógicamente, mayor que aquel para vehículos particulares; y 4) tener presente en el vehículo, en todo momento, ciertos elementos de seguridad (conos o triángulos de seguridad; neumático de repuesto; linterna en perfecto estado de uso; botiquín de primeros auxilios; y extintor de incendios en perfecto estado de uso). Cada uno de los requisitos anteriormente mencionados representa, en su conjunto, el costo mínimo de ingreso a la actividad y una barrera que dificulta dicha posibilidad.
30. En cambio, las barreras a la entrada para prestar el servicio a través de MEIBEAT son considerablemente bajas. Esto se debe a que la empresa exige, únicamente, la inscripción en la aplicación a través de la creación de un usuario; la prestación del servicio bajo de los términos y condiciones; el otorgamiento de algunos datos de identificación personales y del vehículo; y el certificado de vigencia del SOAT para vehículos privados. Los demás requisitos, entre los cuales se encuentra una capacitación, corren por cuenta de la compañía.
31. Con relación al punto precedente, MEIBEAT percibe una comisión por cada viaje realizado, que viene exponer la relación de dependencia para con la sociedad jurídica. Como buen perceptor de beneficios que se desprenden directamente de los contratos llevados a cabo por los usuarios con los taxistas que **dependen** de la plataforma de MEIBEAT, son responsables ya que: 1) obtienen un beneficio económico directo e indirecto luego de cada contrato de adhesión realizado. 2) Además, al comprender dentro de los gastos, por ejemplo, la “atención al cliente”, el “costo por el uso de plataformas de pago”, deja entrever con sencillez la primordial importancia que reviste el accionar de MEIBEAT para con sus adheridos (usuarios y taxistas de MEIBEAT) para que el servicio sea susceptible de otorgarse; 3) luego, al ser la base informática la que sirve de nexo entre el usuario y el taxista de MEIBEAT, sin ésta el CEO no podría obtener un beneficio económico del 15% y por lo tanto, todo accionar que resulte o provenga de la plataforma web de MEIBEAT

hace responsable objetivamente al CEO de la empresa y a la sociedad MEIBEAT S.A. por las consecuencias que se desprendan de su funcionamiento.

32. MEIBEAT mantiene un historial actualizado del desempeño de cada uno de los conductores registrados, que toma en cuenta tres modalidades de evaluación: 1) Supervisiones inopinadas a través de usuarios contratados para calificar el viaje; 2) Calificación opcional del usuario en cada viaje con un rango de 0 a 5 -paralelamente, el conductor también puede calificar al usuario-; y, 3) número de viajes que el conductor cancela. Para obtener una buena puntuación, MEIBEAT requiere tener un porcentaje de aceptación de viajes oscilantes entre el 80% y 90% y un bajo ratio de cancelaciones equivalentes aproximadamente al 5%, de no cumplir con ello, los conductores pueden ser temporalmente suspendidos o definitivamente desafiliados de la plataforma.
33. Este es otro de los puntos en lo que se ve **claramente** la relación de dependencia que existe entre los taxistas de MEIBEAT y MEIBEAT, ya que no se trata de personas independientes que brindan un servicio determinado por su propia cuenta. Todo lo contrario, MEIBEAT en su carácter de **garante de un buen servicio como empresa**, requiere, exige, imparte, hasta **intima** a los conductores inscriptos en la aplicación a que respeten las normas de ética y de trabajo de la empresa, echando y desafiliando a aquellos que no respeten a rajatabla lo prescripto.
34. A partir de las denuncias por robo, acoso telefónico y desvíos intencionales de ruta, sumados a los reportes de accidentes automovilísticos protagonizados por conductores de MEIBEAT que no contaban con una póliza de seguro adecuada, quedó demostrado que la supuesta mayor seguridad brindada a los usuarios en comparación con los taxis no se condice con la realidad, debido a que la empresa no solo decidió operar ilegalmente incumpliendo el DL 2045, sino que además es incapaz de controlar y exigir el cumplimiento de los ínfimos requisitos establecidos por la compañía en los TyC.
35. Sumado a estos hechos que tomaron público conocimiento, el gremio de taxistas de MEILAND y María López, su presidenta, denunciaron el accionar de MEIBEAT al manifestar que los conductores registrados en dicha compañía no solo estaban compitiendo ilegalmente con los taxis al incumplir con la normativa vigente, sino que no competían entre ellos producto de una concertación de precios. Esto último concuerda con lo sucedido en la

reunión bimestral de conductores ocurrida en 2016, en la cual estos, en presencia del Sr. Doig, expresaron su disconformidad y solicitaron la suba de la tarifa dinámica, la cual sucedió en 2017. Por los motivos señalados, esta asociación decidió iniciar una investigación, en la cual colaboraron el gremio de taxistas y un ex conductor de MEIBEAT, y que dio sustento a la presente demanda.

## V. Mercado

36. Para realizar un adecuado análisis de las conductas anticompetitivas, es necesaria la definición del mercado relevante para determinar de forma sistemática las limitaciones que afrontan las empresas investigadas desde el punto de vista de la competencia. La definición de mercado relevante, tanto desde el punto de vista del **producto** como de su dimensión **geográfica**, debe permitir identificar a aquellos competidores reales o potenciales de las empresas involucradas que puedan limitar el comportamiento de estas o impedirles actuar con independencia de cualquier presión que resulta de una competencia efectiva. Es en este marco específico en donde son analizadas las conductas anticompetitivas que pudieran llevar a cabo los agentes que participan en el mercado definido.

### i. Definición del mercado relevante

37. El mercado relevante comprende la totalidad de servicios que los consumidores consideren intercambiables o sustituibles en razón de sus características, su precio o el uso que se prevea hacer de ellos. Asimismo, el mercado geográfico de referencia comprende la zona en la que las empresas afectadas desarrollan actividades de suministro de prestación de servicios de referencia, en condiciones de competencia suficientemente homogéneas.

38. Así, el mercado relevante en el marco del cual se examina una cuestión de competencia se determina combinando el mercado del servicio y el mercado geográfico. En lo que hace a nuestro análisis, el mercado del servicio donde los conductores de MEIBEAT actúan es el del transporte privado de pasajeros, cuyas características procederemos a analizar.

39. Previo al ingreso de MEIBEAT al mercado, el servicio de transporte privado de pasajeros era prestado únicamente por los taxis. Este servicio se diferencia del transporte público de pasajeros, el cual presenta los siguientes caracteres: (i) es colectivo, es decir, utilizado al

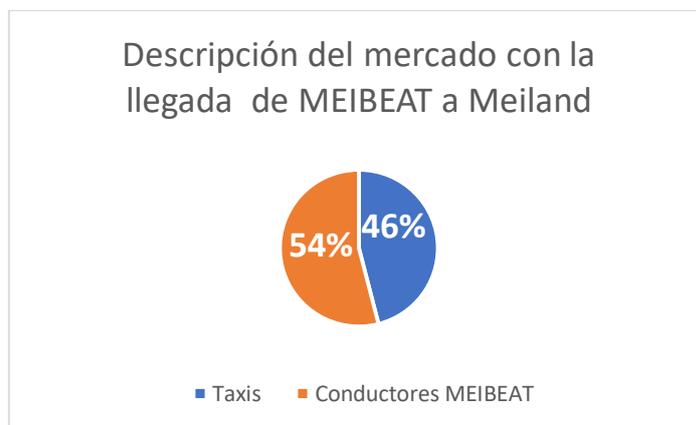
mismo tiempo por un gran número de personas; (ii) posee horarios y rutas definidos a los cuales deben adaptarse los usuarios; y (iii) tienen una tarifa fija definida, la cual es mucho más accesible en comparación a la tarifa del transporte privado. Contrariamente, el transporte privado de pasajeros se caracteriza por ser individual o para un número reducido de pasajeros que viaja en conjunto; es flexible, en el sentido que el pasajero puede elegir la ruta que desee; y la tarifa es definida de acuerdo con un cálculo preestablecido y suele conocerse al final del recorrido, siendo sustancialmente más onerosa que la del transporte público.

40. Los rasgos distintivos del transporte privado de pasajeros mencionados en el párrafo anterior resultan esenciales y lo definen. Estos caracteres se encuentran presentes tanto en los taxis, como en los conductores registrados en la plataforma. Las ventajas comparativas adicionales ofrecidas por MEIBEAT son únicamente para diferenciarse de los taxis, los cuales no dejan de ser sus competidores, ya que la prestación esencial de ambos servicios es el transporte privado de pasajeros.
41. Desde el punto de vista geográfico, el servicio es prestado dentro de todo el territorio de Meiland, dada la distribución de los agentes económicos que ofrecen el mismo y el carácter nacional de las normas regulatorias de la actividad. Por estos motivos, el mercado relevante del presente caso es el del servicio de transporte privado de pasajeros en Meiland, en el cual participan los conductores de taxis y los conductores registrados en MEIBEAT.

## **ii. Evolución y análisis del mercado relevante**

46. MEIBEAT fue fundada en enero de 2016 en FALLALANDIA, pasados 6 meses de la imposición de los requisitos del DL 2045, como respuesta ilícita para brindar el mismo servicio, pero sin cumplir con las exigencias legales. Esta nueva regulación trajo como resultado que el número de vehículos que prestaban el servicio de taxi se redujeran en un 40% debido a que no todos los vehículos cumplían con los requisitos, cumpliendo con el objetivo buscado por el PRIT de reducir el número de prestadores del servicio y aliviar el caos vehicular.
47. El operar por fuera de la ley le dio a MEIBEAT una ventaja competitiva al tener costos operativos menores a los taxis, lo cual se tradujo en un aumento significativo del número

de conductores designados, compuesto tanto por gente que nunca había prestado un servicio similar, como por ex conductores de taxis que no cumplían con los requisitos del DL 2045, siendo el fundador de MEIBEAT el ejemplo paradigmático de ello. Por ende, el aumento de vehículos retrotrajo la situación al estado anterior a la entrada en vigencia del DL 2045, atentando contra la política de transporte nacional y el bienestar de la población. La acogida de la aplicación fue tan masiva que, en pocos meses, el número de conductores registrados en MEIBEAT superaba en 4% al número de conductores que brindaban el servicio de taxi según los términos del DL 2045.



### iii. Sustituibilidad de la demanda

48. Para la definición de mercado de referencia, la sustituibilidad de la demanda es el medio más inmediato y eficaz de restringir el comportamiento de los suministradores de un determinado servicio, especialmente por lo que se refiere a sus decisiones en materia de fijación de precios. Una empresa o un grupo de empresas no puede influir de manera significativa en las condiciones de venta reinantes, especialmente en el nivel de precios, si sus clientes pueden adquirir fácilmente productos sustitutivos o recurrir a suministradores situados en otro lugar.
49. En este caso, el mercado comprende el servicio brindado de transporte individual de pasajeros. Por lo tanto, taxis y MEIBEAT's son competidores. Lo que sucedió es que MEIBEAT cautivó ilícitamente la demanda de los taxis gracias a la reducción ilícita de sus costos operativos.

50. En consecuencia, las tarifas aplicadas por el sistema tradicional de taxi resultaron más caras que las establecidas a lo largo de 2016 por MEIBEAT, debido a distintos puntos:

- a. Al poseer costos operativos menores por no sujetarse a los requisitos del DL2045, MEIBEAT pudo ofrecer un servicio más económico que el de los taxis. A su vez, redujo sus márgenes de ganancia al mínimo para poder asfixiar aun más a su competencia.
- b. Los costos a los que le hacen frente los taxistas son elevados y constantes. Por lo tanto, las tarifas fueron necesariamente más caras que los de MEIBEAT para poder **solventar sus costos**, y en segundo lugar obtener un **beneficio económico considerable** que haga redituable la carga de contar con los costos legales.

51. Un hecho que viene a ratificar nuestra postura, es que en una reunión de diciembre de 2016 en MEIBEAT, se discutió la disconformidad de varios de los conductores con la tarifa calculada por la aplicación, por lo que MEIBEAT decidió ajustar sus tarifas dinámicas, lo que generó un aumento en 50% respecto de la tarifa anterior. Esto expresa que los márgenes de beneficio que estaban obteniendo eran demasiado bajos, al punto de no ser suficientes para los conductores, quienes cobran casi la totalidad de la tarifa, descontando la comisión del 15% de MEIBEAT por la provisión de la plataforma y el bono adicional por la tarifa dinámica.

52. En conclusión, la práctica de reducción de márgenes de ganancia no resulta una maniobra anticompetitiva, siempre y cuando se cumplan los costos legales mínimos. Sí resulta anticompetitiva en el caso que nos trae: un integrante del mercado, MEIBEAT, no cumple con los costos legales mínimos y redujo en 2016 sus beneficios al extremo para dejar sin alternativas a la competencia, en este caso el servicio tradicional de taxi de Meiland. Las particularidades del contexto empeoran la situación para el servicio tradicional de taxi, incentivando a sus conductores a migrar hacia la vereda de enfrente en búsqueda de obtener mejores márgenes de beneficio y brindar un mejor servicio. Que luego de la primera etapa ejecutada a lo largo de 2016, la segunda etapa de la misma se llevó a cabo a lo largo del 2017, incrementando sus precios indiscriminadamente debido a haber destruido a la competencia. Ejerciendo acciones abusando de su posición dominante en el mercado,

obteniendo excedentes injustificados en las tarifas cobradas a los consumidores, cometieron un daño patrimonial calculado en el **Anexo 2**.

#### **iv. Sustituibilidad de la oferta**

53. Con relación a este punto, diversos ítems son los que toma en cuenta un prestador de servicios a la hora de ingresar a un mercado. Entre ellos podemos mencionar las barreras de entrada al mercado, los costos y los riesgos, los márgenes de ganancia, etc.
54. Las barreras de entrada al servicio de taxi de MEIBEAT son considerablemente bajas. En primer lugar, debido a la ausencia de requisitos legales para la realización del servicio. En segundo lugar, porque los únicos requisitos exigidos por la empresa para ser conductor son: (i) inscribirse en la aplicación a través de la creación de un usuario; (ii) aceptar los TyC de la empresa; y (iii) otorgar ciertos datos personales y el certificado de vigencia del SOAT para vehículos particulares. Por lo tanto, se ve claramente que los costos son extremadamente reducidos respecto a aquellos afrontados por los taxis y, por lo tanto, es lógico que quien quiera comenzar a otorgar un servicio de taxi, se vea mucho más seducido por MEIBEAT que por el servicio la modalidad de taxi tradicional, si el fin principal en ambos casos es la obtención de beneficios.
55. Por otro lado, no son solo los costos que son mayores por estar encuadrados dentro de la normativa legal, sino que la actividad presenta costos adicionales para los taxis que son eludidos por los conductores que prestan el servicio a través de MEIBEAT. Esto se debe a que:
- a. La tarifa a cobrar al cliente se encuentra predestinada legalmente debido a su régimen público, por lo tanto, no cuenta con margen de maniobra para poder cobrarle al usuario lo que el considere, como así sucede con MEIBEAT.
  - b. Que, como corolario de esto último, los taxistas del servicio tradicional de taxi de Meiland no tienen manera de averiguar la “exacta” oferta para la demanda del contexto. Es decir, mientras que MEIBEAT organiza los precios a cobrar a través de un dudoso algoritmo que se encarga de “re-equilibrar” el mercado cuando este no sea perfecto (mucha demanda y poca oferta y viceversa), los taxistas tradicionales solamente pueden tomar una sola tarifa fija impuesta por el Estado Nacional encuadrada dentro de un marco normativo.

- c. Que los requisitos exigidos por el DL 2045 son verificados con frecuencia por las autoridades del sistema tradicional de taxi de Meiland por la importancia que revistió la reforma integral a través del PRIT en la mejora del ambiente ciudadano de transporte. En cambio, la empresa MEIBEAT no tiene un sistema de control eficiente y eficaz como lo es el del Estado en lo que hace a la auditoría de requisitos mínimos.
- d. Que el servicio otorgado por MEIBEAT no cuenta con garantías que le den al pasajero la seguridad para encontrarse garantizado por la ley o mismo así por el SOAT. Esto se desprende de información de carácter público relativa a las denuncias por robo, acoso telefónico y desvíos de ruta intencionales contra algunos conductores registrados de MEIBEAT, que coincidió con accidentes automovilísticos reportados por conductores de esta aplicación, en los que se determinó que ninguno siquiera contaba con una póliza de seguro que cubriera el accidente. En esta serie de eventos se ve la mezquindad por parte de MEIBEAT de reducir lo más posible sus costos y maximizar sus beneficios, sin siquiera pensar en la garantía de seguridad y confort de sus usuarios.
- e. Que en el caso de que haya conductas impertinentes dentro del marco del servicio de taxis tradicionales, el régimen legal cuida al consumidor mediante los requisitos del DL 2045 al establecer la exigencia de contar con una ficha o letrero de la placa de rodaje del vehículo, el nombre de la persona natural o jurídica autorizada para prestar el servicio, teléfono de atención a usuarios, nombre y DNI del conductor, hacen que éste quede mucho más expuesto a sanciones y a que sus conductas sean perseguidas legalmente. A su vez, prevé un régimen de sanciones efectivo en caso de incumplimiento.
- f. Son tan desconfiables las garantías que otorga el servicio de MEIBEAT que solamente le ofrecen al usuario una línea telefónica cuya eficacia y eficiencia para resolver los problemas es nula (ya que así lo mostró la serie de denuncias publicadas en las redes sociales), y en el caso de que el usuario quiere acceder a una respuesta personal por parte de la sociedad MEIBEAT como responsable, hace falta viajar hacia el país de FALLALANDIA, con el costo que eso conlleva, para ni siquiera obtener un resarcimiento por el daño sufrido, debido a que en sus TyC, ellos mismos te obligan al aceptarlos que *“Usted reconoce que MEIBEAT no presta servicios de transporte o de logística o funciona como una empresa de transportes ...”*(Artículo 2ndo, párrafo 2ndo)

#### iv. Fidelización de la oferta y la demanda

56. Otra de las políticas que es comúnmente llevada a cabo por las empresas es la fidelización de los componentes del mercado. Por el lado del sistema tradicional de taxis de Meiland, los incentivos que están habilitados a otorgar son escasos debido al carácter público de los mismos, y aun peor con los elevados costos legales. Por lo contrario, MEIBEAT al evitar estos, se encuentra en una mejor posición que le permite actuar con más displicencia y soltura para fidelizar a la clientela y a sus conductores.

- a. Uno de los sistemas de fidelización que llevan adelante es el de la calificación **VIP**. En cuanto a los conductores, estos podrán obtener este rango siempre y cuando su puntuación sea igual o superior a 4.6 y un mínimo de 100 viajes semanales. Por el lado de los clientes, requiere de un mínimo de 20 viajes semanales. El beneficio es el de integrar una red exclusiva integrada por los mejores usuarios y conductores, garantizando la calidad del servicio.
- b. Por otro lado, MEIBEAT también otorga a los conductores vales de descuento para mantenimiento de los vehículos en diversas casas automotrices, descuento para planes de telefonía, alianzas comerciales con plataformas destinadas a la enseñanza de inglés, entre otros.

57. Como se puede observar, la multiplicidad de ventajas ofrecidas por MEIBEAT, sobre todo en cuanto a la falta de requisitos gravosos para registrarse como conductor, implica una baja considerable de las barreras económicas y reglamentarias a la entrada al mercado para la prestación del servicio, lo cual dista enormemente de las barreras existentes para aquellos que quieran ingresar al mercado como taxistas. Resulta evidente que los conductores que decidan prestar el servicio a través de MEIBEAT podrán hacerlo sin mayores inconvenientes, a diferencia de aquellos que decidan hacerlo como taxis, ya que, por cumplir con todos los requisitos reglamentarios previstos para brindarle seguridad y un servicio de calidad al usuario, ingresarán al mercado en una posición desventajosa o, directamente, no podrán hacerlo.

58. En conclusión, frente a todos estos beneficios extra-patrimoniales de fidelización que ofrece MEIBEAT frente a la imposibilidad del servicio tradicional de taxi de ofrecerlos, sumado

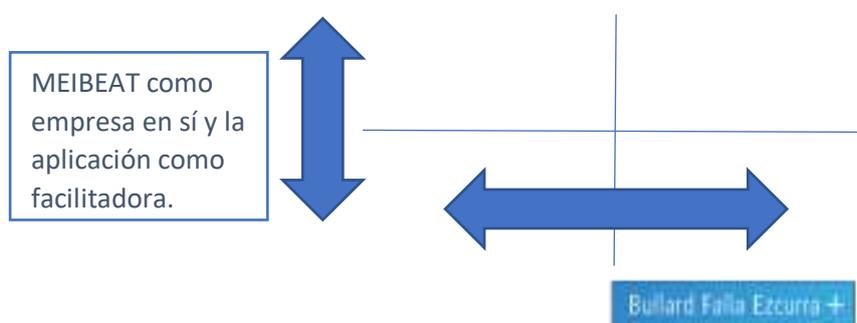
a los reducidos costos que poseen por no cumplir con el DL 2045, más la crítica situación que atraviesa el sistema tradicional de taxis, tanto la oferta como la demanda migraron y migran hacia MEIBEAT consolidando a este ente atomizado como potencial monopolista dentro del mercado.

#### **v. Prácticas anticompetitivas**

59. En el presente apartado, procederemos a exponer los hechos que demuestra la existencia de colusión horizontal por intermedio de MEIBEAT quien se encuentra aguas arriba alineado verticalmente en la cadena de prestación del servicio. Todo esto gracias a la posición dominante que MEIBEAT ha obtenido, gracias a sus constantes maniobras de exclusión de competidores y absorción de la demanda (usuarios) y oferta (taxis) del servicio de transporte privado de pasajeros.
60. El período analizado comprende desde octubre de 2016 hasta julio de 2017. Dividiremos en dos etapas el análisis de las conductas: una primera etapa desde octubre de 2016 hasta diciembre de 2016, y una segunda etapa que incluye solamente el año 2017. Esto responde a la ejecución de dos tipos de conductas ilícitas distintas, que como el efecto dominó, la primera ayudó a que la segunda se realice.
61. En la primera etapa estaremos en presencia de la reducción ilícita de los márgenes de beneficio por parte de MEIBEAT como política ilegal para captivar clientela. Deteriorando de maneras abusivas la competencia tradicional de taxis a través de la fijación de precios excesivamente bajos, imposibilitando la competencia eficientemente de los taxis debido a los mayores costos que el cumplimiento del DL 2045 les impone.
62. En la segunda etapa, y gracias a la posición de mercado obtenida como resultado del deterioro de la oferta de taxis y la alta demanda insatisfecha, MEIBEAT deliberadamente aumenta el precio del servicio, tanto en su tarifa habitual como dinámica.
63. Así las cosas, los Demandados han tomado provecho de la reducción ilícita de sus costos operativos como resultado de la prestación de servicios al margen de la Ley, estableciendo en forma consensuada precios menores al servicio de taxis tradicional, absorbiendo la demanda y desplazando la competencia, para luego aumentar los precios del servicio en

forma artificial no habiendo competidores que pudieran disciplinar tal comportamiento y absorber la demanda insatisfecha.

64. Las prácticas colusorias horizontales se encuentran tipificadas como conductas anticompetitivas en el artículo 4.1. de la Ley de Competencia. De acuerdo a la norma referida, las prácticas colusorias horizontales son los acuerdos, decisiones, recomendaciones o prácticas concertadas realizadas por empresas competidoras que tengan por objeto o efecto restringir, impedir o falsear la libre competencia. En general, los efectos de las prácticas colusorias son perjudiciales para el consumidor e ineficientes para el mercado.
65. Asimismo, el artículo 2 de la misma ley define a empresa como toda sociedad de personas, sociedad de capitales, compañía, asociación, entidad pública o privada u otra persona jurídica, independientemente de que haya sido creada o esté controlada por particulares o por el Estado, que desarrolle actividad económica o que se relacione con ella, incluidas sus sucursales, filiales, sociedades participadas, oficinas y otras entidades directa o indirectamente controladas por ella.
66. De las definiciones presentadas se puede concluir que un acuerdo colusorio consiste en la concertación de voluntades a través de las cuales empresas se obligan a realizar una conducta que restrinja la competencia, entre las cuales podemos encontrar la fijación concertada de precios, el abuso de la posición dominante, la limitación o control concertado de la producción, el reparto concertado de clientes, entre otros.
67. Que de lo explicado en el punto referente a los [Hechos](#), con relación al punto [35](#) y [36](#), se puede llegar a la conclusión que cada conductor compone una empresa en sí mismo, y que MEIBEAT es la “empresa de las empresas”, que aglutina a todos los conductores y que actúa como principal medio económico e informático para la práctica del cartel.
68. Entonces, la relación se podría presentar de la siguiente manera:

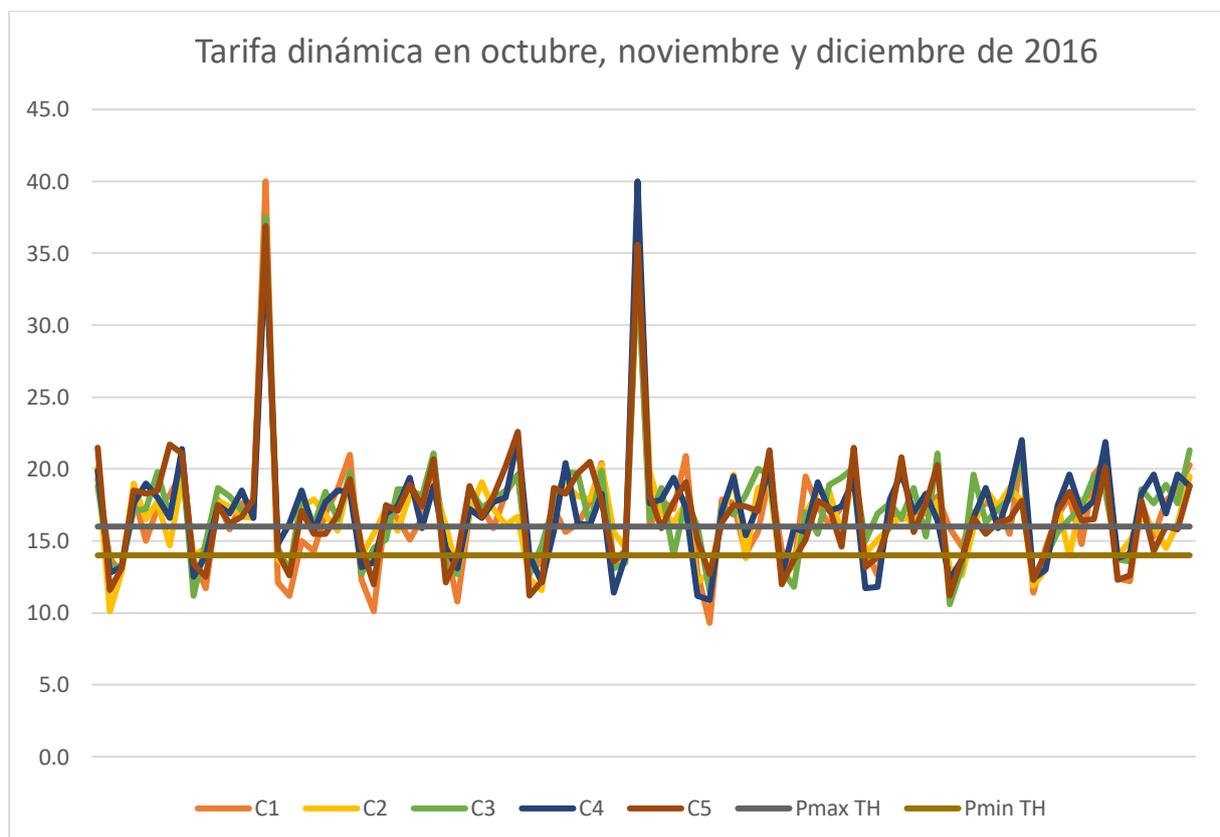


## Conductores de Meibeat de manera horizontal

69. Cabe señalar que este tipo de conductas son particularmente difíciles de demostrar, puesto que son muy pocas las situaciones en las que se cuenta con un acuerdo suscrito entre las partes que deje constancia manifiesta del cartel, por la ilegalidad que este representa. Debido a ello, las prácticas colusorias suelen ser demostradas a partir del uso de indicios y presunciones que permitan inferir que el acuerdo colusorio constituye la única explicación razonable para el comportamiento de las empresas.
70. Una vez lograda la estructura a través de la aplicación informática, el fichaje de conductores y la composición de la empresa, MEIBEAT comenzó a realizar las prácticas denunciadas. La demostración de la prueba se producirá en dos acápites: a) Concertación de precios y b) Abuso de posición dominante.
71. Con relación al punto a del inciso anterior, la prueba figura de los gráficos analizados a partir de las tarifas brindadas por el ex conductor. A partir de estos, figura claramente como todos los fines de semana de los meses denunciados, la aplicación llega a cobrar hasta un 20% menos de lo que es su tarifa habitual a través de su tarifa dinámica.
72. Con la utilización de la tarifa dinámica, se prevé una situación que cuando la demanda de viajes supera la oferta de autos disponibles, según los TyC de MEIBEAT, *“los precios pueden incrementarse desde 1.5x hasta 9.5x (...)”*. Por lo tanto, la tarifa dinámica podría bajar por debajo del precio mínimo de la tarifa habitual cuando la situación sea al revés. Por lo contrario, a través de su utilización, el monto debería ser, por lo menos, 1,5x más caro que el precio máximo de la tarifa habitual.
73. Esta conducta se prueba con el comportamiento de la oferta y la demanda los fines de semana en el país de Meiland, donde la demanda de MEIBEAT es menor que la oferta. Esto se ve mejor a continuación en el [Gráfico No. 1](#). En el se exponen las tarifas dinámicas cobradas por los cinco conductores para la ruta: Universidad Pacífico - Jockey Plaza, de las 5:30 a las 7:30 a lo largo de 2016. Asimismo, se introduce los precios máximos y mínimos cobrados por la tarifa habitual como medidores de mercado, comprendiendo dentro de sus valores el concepto de “mercado perfecto”. El gráfico deja entrever las siguientes conductas comunes dentro del tracto de negocios de MEIBEAT.

- i. Que los viernes hay más demanda que los restantes días, por lo tanto las tarifas cobradas son las más caras dentro de la tarifa dinámica. Además consecuencia lógica de esto es que el precio establecido sea mayor que el precio máximo de la tarifa habitual.
- ii. Que los fines de semana (sábado y domingo), la oferta es menor que la demanda, por lo tanto, la tarifa dinámica cobró siempre tarifas por debajo del precio mínimo de la tarifa habitual.
- iii. Que, a excepción de diciembre, a mitad de cada mes se ha cobrado en un día, aproximadamente un 250% más caro que en la media de la tarifa dinámica mensual. Esta conducta se repite como evento extraordinario pero probable en tres meses de 2017.

**Gráfico No. 1**



74. A partir del gráfico No. 1, podemos ver claramente que los fines de semana, la situación ordinaria de MEIBEAT era la de poseer más oferta que demanda. Debido a esto, la tarifa dinámica corregía el mercado arrojando tarifas mucho más bajas que el precio mínimo de la tarifa habitual.

75. Que esta conclusión se ve reforzada por el indicio al que accedimos a través de una captura de pantalla de un mensaje en un grupo de WhatsApp en donde se encuentran los 536 conductores en conjunto con la gerente comercial de la empresa. El mensaje, dirigido a la gerente, se detalla a continuación:



76. Reforzada nuestra hipótesis con la explicación objetiva a través de las tarifas analizadas en el período 2016, aquí vemos como un conductor le comunica a la gerente comercial que la práctica de reducción de beneficios había llegado a un punto extremo. En tal caso, el conductor estaba solicitando que se solucione esta situación, o bien pidiéndole a conductores de MEIBEAT que se desconecten de la aplicación, o bien que redistribuyan la oferta. Es decir, una práctica de manipulación de oferta de reparto concertado de clientes y zonas geográficas.

77. Otro punto que viene a darnos la razón acerca de las prácticas abusivas “a la baja” realizadas por MEIBEAT, es el reclamo que hicieron varios conductores de MEIBEAT en una reunión llevada a cabo en diciembre de 2016, en donde exigieron que la tarifa dinámica calculada por la aplicación aumente, para que lograra cubrir las expectativas de ganancia de los conductores.

78. Aquí el daño al bienestar es evidente: Destrucción de la competencia del sistema tradicional de taxi por establecer políticas por debajo de los costos mínimos; apariencia del otorgamiento de un buen servicio, y cuando sucede un accidente/siniestro el consumidor no logra ser comprendido dentro de la reparación, y por último el daño evidente que genera a la competencia en el mercado.

#### a. Concertación de precios

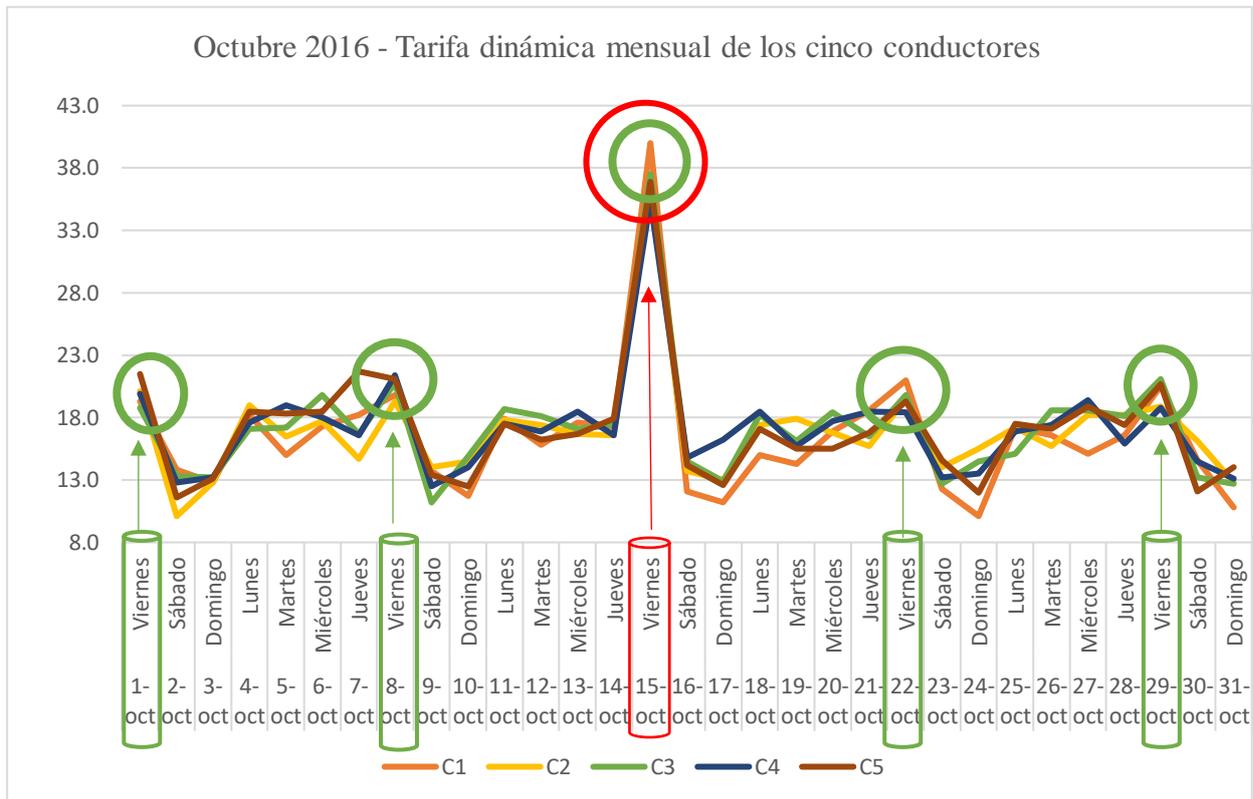
79. A continuación, se analizará los indicios de fijación de precios artificialmente altos, en abuso de la posición dominante obtenida por MEIBEAT y sus conductores.
80. Al respecto, hemos encontrado evidencia razonable de una conducta anticompetitiva en la modalidad de concertación de precios y condiciones comerciales entre los 536 conductores de MEIBEAT a lo largo del año 2017 a través de la utilización de la tarifa habitual y dinámica en el mercado de servicios de transporte particular de pasajeros. Así se observará que a partir de 2017 el precio medio de la tarifa habitual aumenta injustificadamente con relación al año anterior. Lo mismo sucede respecto de la tarifa media de la tarifa dinámica la cual además experimenta picos de precio cada vez mayores. Se llega a esta conclusión luego de analizar los gráficos con relación al listado de tarifas otorgados por el ex conductor, que comienza desde octubre de 2016 hasta Julio de 2017.
81. Dentro del análisis de la conducta revisaremos los incrementos implementados en el acuerdo anticompetitivo, los cuales hemos dividido en dos etapas.

**Primera etapa – 2016 –**

82. Esta etapa comprende los meses octubre, noviembre y diciembre de 2016. A partir de gráficos, explicaremos el transcurso de las tarifas en el mercado de MEIBEAT, y la rutina en sus negocios. Las principales inferencias que surgen al tener en frente las relaciones lineales de las tarifas en las dos etapas, es que tres conductas son constantes:
- i. Que los viernes hay más demanda que los restantes días, por lo tanto las tarifas cobradas son las más caras dentro de la tarifa dinámica. Además, consecuencia lógica de esto, es que el precio establecido sea mayor que el precio máximo de la tarifa habitual.
  - ii. Que los fines de semana (sábado y domingo), la oferta es menor que la demanda, por lo tanto, la tarifa dinámica cobró siempre tarifas por debajo del precio mínimo de la tarifa habitual.
  - iii. Que, a excepción de diciembre, a mitad de cada mes se ha cobrado en un día, aproximadamente un 250% más caro que en la media de la tarifa dinámica mensual. Esta conducta se repite como evento extraordinario pero probable en tres meses de 2017.

83. El primer quiebre de precios se genera el viernes **15 de octubre de 2016**. En el siguiente gráfico No. 2, se ve claramente que los conductores cobraron todos más que el doble de lo que solían cobrar, pasando de un promedio de **18 wones** el día jueves 14 de octubre, a pasar a un promedio de **38 wones**, el día viernes 15 de octubre, en tan solo un día transcurrido. Es decir, se **aumentó un 140%** de un día para el otro, y luego el siguiente día, el sábado 16 de octubre, **los precios han llegado a bajar hasta un 200%**. Queda claramente expuesto al analizar el cuadro a continuación, una distorsión en el ordinario tracto de negocios llevado a cabo por la Empresa MEIBEAT en conjunto con sus conductores.
84. Asimismo, se desprende el **aumento coordinado cada 7 (siete) días del mes**, en este caso octubre, encontrando una coordinación entre los cinco taxistas de MEIBEAT analizados.
85. En el Gráfico No. 2 a continuación, podemos ver claramente como el día viernes 15 de octubre se efectúa un irrazonable quiebre de precios (en **rojo**). Como refleja el siguiente, el día jueves 14 de octubre, los 5 conductores cobraron una tarifa promedio de **17, wones**. Luego, el viernes posterior pasaron a cobrar una tarifa aproximada a **37,3 wones**, es decir, **un aumento del 220%**. Para finalizar la maniobra anticompetitiva, el martes siguiente el precio de las tarifas bajó a un precio aproximado de **13.86 wones**, es decir, **una baja en el precio del 269,11%**.

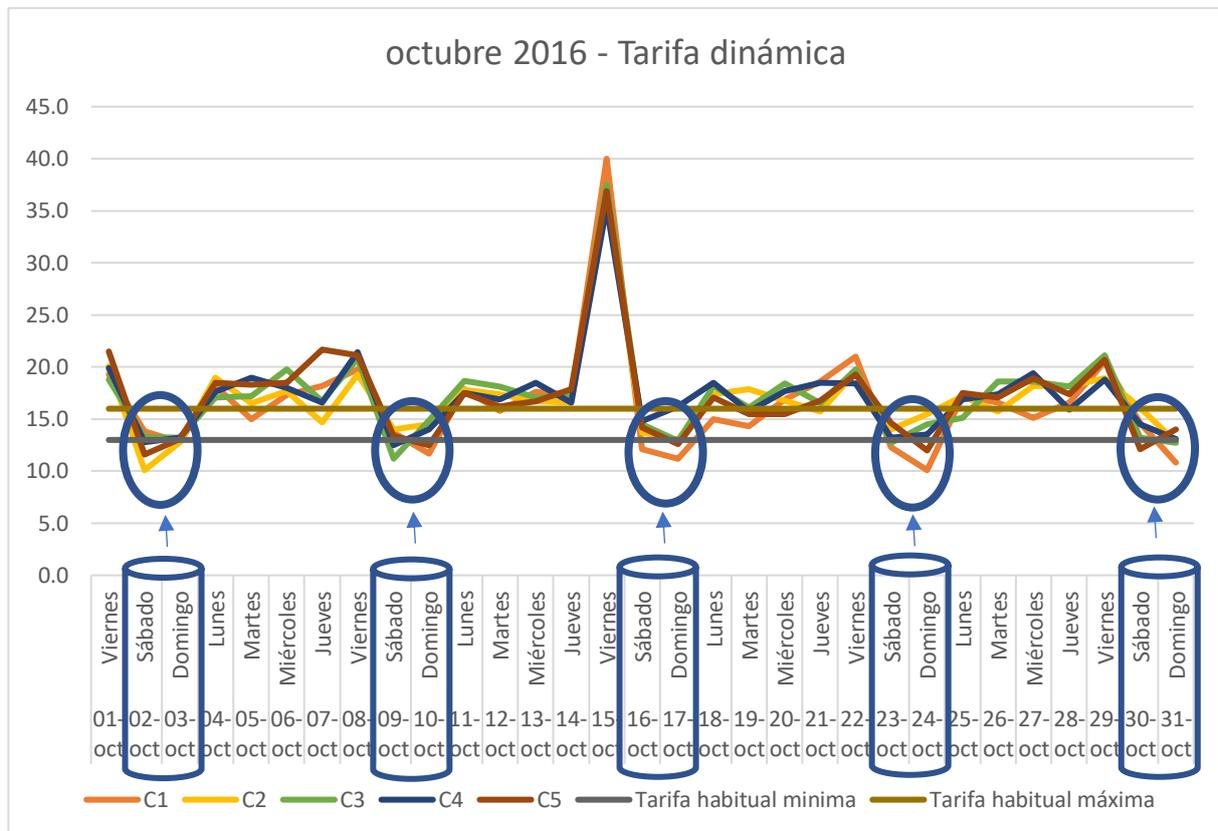
**Gráfico No. 2**



86. Por último, detallado en **verde**, la tarifa de los días **viernes**. Como figura en el Gráfico No. 2, todos los viernes los conductores cobraron de manera conjunta una tarifa elevada. Las tarifas más caras encontradas fueron cobradas los viernes del mes. (1-oct, **20 w.**; 8-oct, **20,48w.**; 15-oct, **37,3 w.**; 22-oct, **19,6 w.**; 29-oct, **20w.**). En adición, otro dato económico que se desprende del análisis del Anexo 2 y del Gráfico, es relativo a los precios cobrados a lo largo de todos los días de octubre.

87. Por otro lado, en **azul** encontramos las situaciones en donde **la oferta supera a las cantidades demandadas**; por eso mismo sucede que la tarifa cobrada se encuentra por debajo del precio máximo cobrado de la tarifa habitual, llegando en la mayoría de casos a cobrar por debajo del precio mínimo de la tarifa habitual todos los fines de semana a lo largo de octubre. Esto se deja ver en el próximo con mayor facilidad:

**Gráfico No. 3**



88. En conclusión, a lo largo de 2016, los resultados comunes en el cobro de tarifas arroja que:

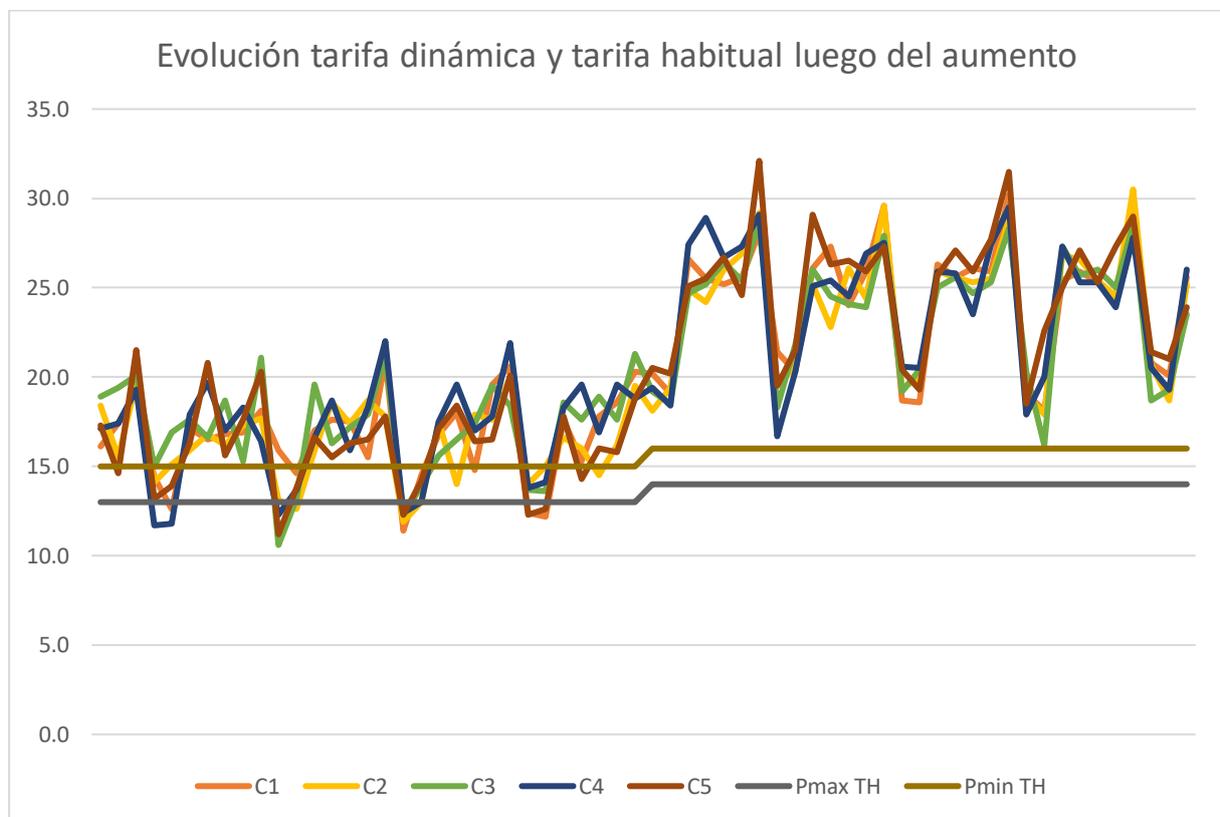
- 1) En 2 de los 3 meses analizados hay una fecha en donde se cobra el doble de lo que se cobra ordinariamente con la tarifa dinámica;
- 2) Los viernes son los días que más demanda hay, por lo tanto los precios cobrados con la tarifa dinámica son mas elevados que el precio máximo de la tarifa habitual.; y
- 3) Todos los fines de semana la demanda es baja con relación a la oferta ofrecida por MEIBEAT, por lo tanto las tarifas cobradas son menores al precio mínimo de la tarifa habitual.

**Segunda etapa – 2017 –**

89. La segunda etapa es el período que va desde Enero hasta Julio de 2017. Este año fue en donde se concretó la maniobra de fijar precios. Luego del aumento realizado de las tarifas, los precios fueron unos 50% más caros con relación al año anterior. Esta conducta es en respuesta a los resultados obtenidos del período económico pasado: una vez seducidos, tanto

los conductores rivales como la demanda a la hora de elegir qué servicio de taxi tomar, MEIBEAT ejerció uso de la opción de incrementar las tarifas debido a la posición de poder dominante en el mercado. Con cada vez menor competencia por parte del servicio tradicional de taxi debido a los costos legales asumidos, con la promoción de la aplicación MEIBEAT y con las tarifas atractivas cobradas a lo largo del 2016, MEIBEAT obtuvo al mismo tiempo un incremento en su clientela e incentivó, tanto a la oferta como a la demanda del mercado de referencia, a optar por MEIBEAT.

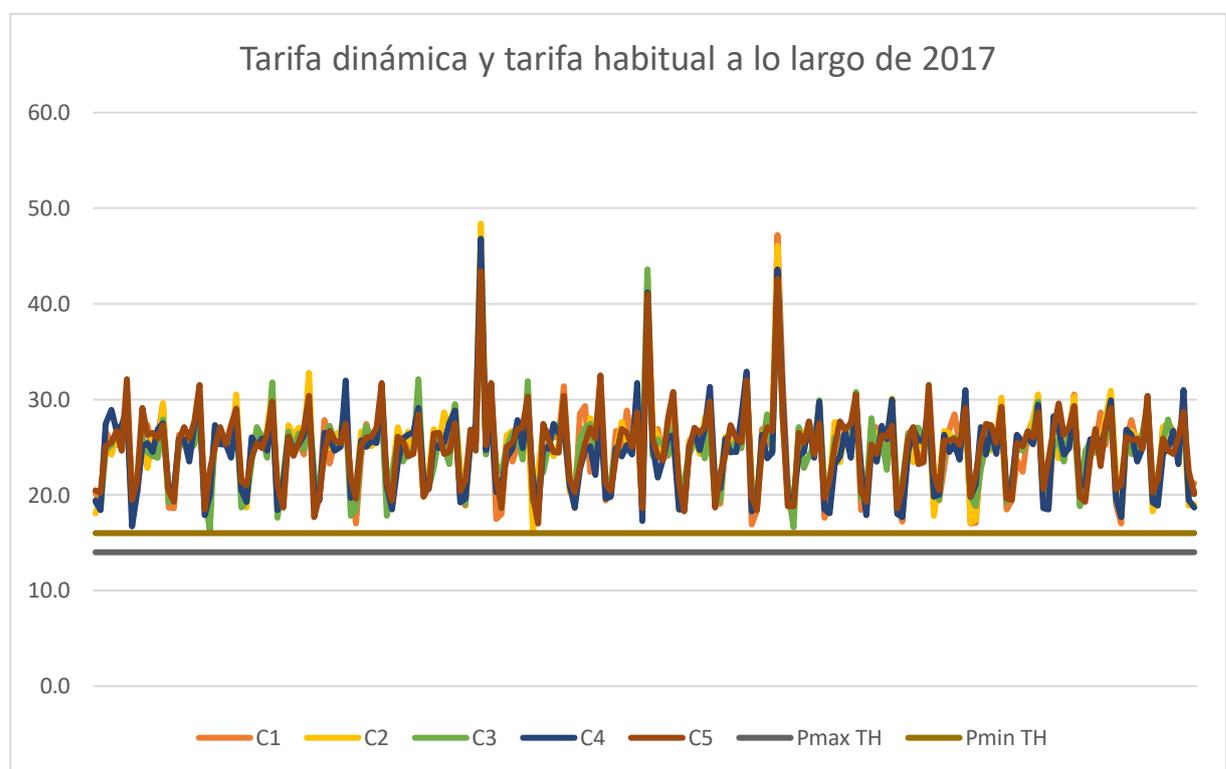
90. Al iniciar el año, MEIBEAT incrementó en un 50% su tarifa dinámica y en un 20% aproximado su tarifa habitual. A continuación se verá la evolución de la tarifa dinámica y la tarifa habitual previa y posteriormente al aumento:



91. Los primeros datos que surgen del simple análisis del gráfico, es que a partir de 2017, la **oferta no supera nunca a la demanda**, una afirmación que bajo ningún tipo de vista económico puede ser admitida. Esto se debe a los motivos explicados en [Mercado](#) con relación a las políticas de MEIBEAT para deteriorar y disminuir lo más posible la oferta brindada por los taxis. Luego, que como corolario de sus prácticas la oferta de MEIBEAT aumentó considerablemente debido a la migración de los conductores del servicio

tradicional de taxi a MEIBEAT y también aquellos que comenzaron por primera vez con el servicio de transporte individual de pasajeros.

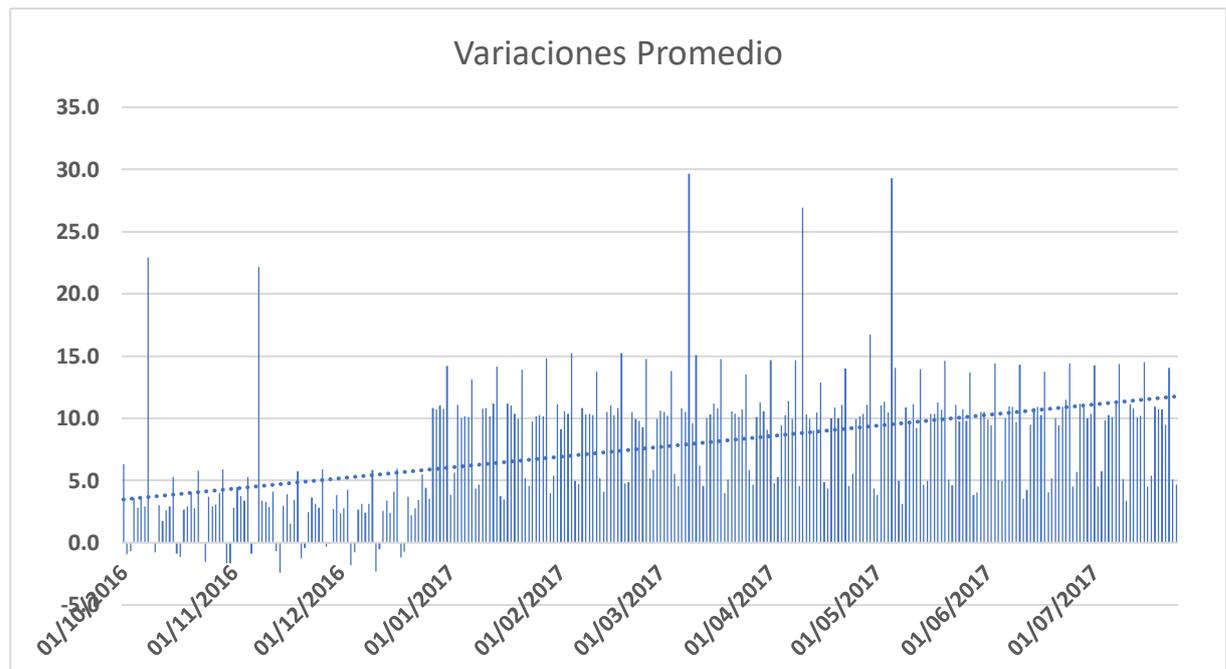
92. Que en el caso que el algoritmo no se encuentre manipulado, las tarifas que debería arrojar los fines de semana a lo largo de 2017 deberían ser aún más baratas que aquellas cobradas en diciembre debido al gran crecimiento e inscripción de conductores en la plataforma de MEIBEAT y a la reducida competencia ofrecida por los taxis. Por lo tanto, es inconcebible que la demanda haya igualado los fines de semana la oferta brindada por MEIBEAT.
93. Sin embargo, lo que sucedió a lo largo de 2017 fue lo contrario:



94. En ningún momento la demanda fue superior que la oferta en 2016 y se encuentra ahí uno de los puntos anticompetitivos ilegales que ocasionaron el excedente cobrado a los consumidores. Por otra parte, es claro al ver el gráfico la indiscriminada política de fijación de precio. Esto fue permitido ya que la demanda no se encuentra con opción al elegir que competidor del mercado del servicio de transporte de pasajeros elegir; el sistema tradicional de taxi se encuentra completamente reducido y perjudicado por los costos legales del DL 2045, por lo tanto MEIBEAT es la única opción que tiene el consumidor al elegir el servicio. Que teniendo conocimiento MEIBEAT de lo que generaron sus conductas ilícitas anticompetitivas, aprovecharon la situación para fijar precios sin justificación y así

maximizar los beneficios que no maximizaron el año 2016 como sacrificio para la obtención de excedentes en la segunda etapa de su maniobra.

95. Como lógica consecuencia del desarrollo de mercado del servicio de transporte de pasajeros, MEIBEAT obtuvo y abusó de la posición dominante en el mercado, elevando la media en el cobro de sus tarifas. A continuación, la variación según el mes analizado:



### b. Abuso de posición dominante

96. Otra de las prácticas incurridas por MEIBEAT fue el abusar de la posición dominante que construyó a través de sus ilícitas políticas de mercado en 2016. Para que se concrete la acción, se tienen que cumplir dos condiciones: 1) Que la empresa imputada tenga posición dominante en el mercado; 2) Que haya un abuso de esa posición dominante.

97. La jurisprudencia comparada, en este caso la Corte de Justicia de las Comunidades Europeas, estableció doctrina a partir del fallo “*NV Nederlandsche Banden Industrie Michelin contre Commission des Communautés européennes*”<sup>2</sup>. La Corte indicó que pesa sobre la empresa dominante una responsabilidad particular en comparación con la competencia. “*De hecho, la constatación de la existencia de una posición dominante no implica por sí misma ningún reproche con respecto a la empresa en cuestión, sino significa que le incumbe,*

<sup>2</sup> [NV Nederlandsche Banden Industrie Michelin contre Commission des Communautés européennes](#)

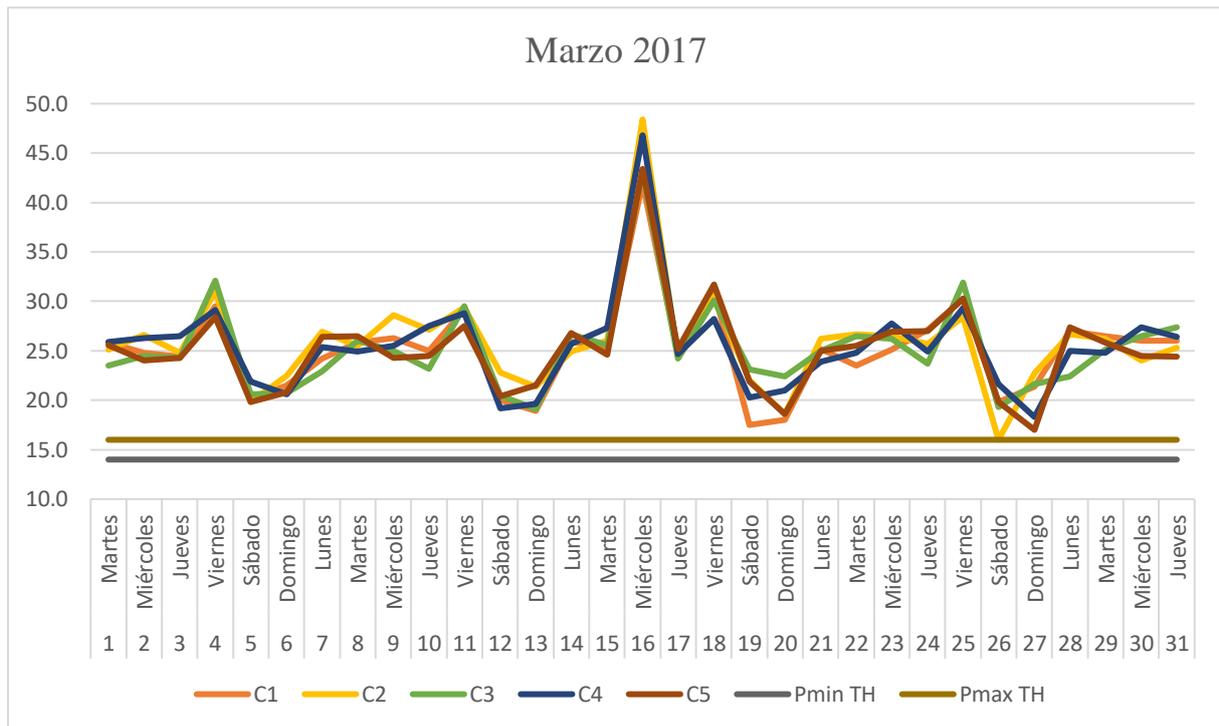
*independientemente de las causas de tal posición, una responsabilidad especial de no menoscabar por su conducta una competencia efectiva y sin distorsiones en el mercado común.”(La traducción nos pertenece). (Punto 57, En Droit, [NV Nederlandsche Banden Industrie Michelin contre Commission des Communautés européennes](#), CJCE, arrêt du 30. 9. 2003 — affaire t-203/01).*

98. La precedente tendencia acerca de la responsabilidad especial comprometida por empresas con posición dominante en el mercado, defiende la idea según la cual, mientras más partes de mercado tenga una empresa sobre el mercado, menos margen de maniobra restará sobre los demás participantes de mercado, y, entonces, sus acciones serán examinadas con más severidad por la autoridad. La empresa puede jugar al juego de la competencia pero debe hacerlo de manera más prudente que los otros.

99. Una de las claras conductas unilaterales ejercidas en función del abuso de posición dominante fue la reducción de sus márgenes de ganancia de manera extrema, como política anticompetitiva desleal, debido a contar con costos reducidos debido a no cumplir con el DL 2045. Como MEIBEAT es dominante, durante su primer año ofreció su producto con el menor margen de ganancia posible para captar ilícitamente a los usuarios, y como sus costos son muy reducidos, resultó asimismo atractivo para la oferta. Durante el período del año 2016, el servicio tradicional de taxis, su único competidor perdió grandes partes de mercado, debido a lo explicado en [Mercado](#), siendo introducidas éstas directamente en la participación de mercado de MEIBEAT.

100. A continuación, se expondrá la prueba con relación al establecimiento de precios indiscriminados a lo largo de 2017. Para eso, tomaremos algunos de los meses a modo ejemplificativo. Sin embargo, la conducta se realiza a lo largo de los siete meses analizados del 2017; la elección de los meses responde a la mayor visibilidad del margen de maniobra que tiene MEIBEAT a la hora de fijar precios como empresa dominante del mercado.

101. Marzo resulta ser uno de los meses, junto a abril y mayo, que mejores expresan la ilicitud llevada a cabo por MEIBEAT. El siguiente gráfico lo resalta:



102. Lo que deja entrever Marzo es que las tarifas impuestas guardan una sola diferencia con las prácticas llevadas a cabo en octubre de 2016. Estamos en presencia de un aumento semanal con fecha viernes, debido a un aumento de la demanda como sucedía en la primera etapa, un desequilibrio de precios a mitad de mes, llegando a picos de precios de 48,4 wones, y un descenso del precio los fines de semana. La diferencia a la que le imputamos el daño cometido a los consumidores, es que el mismo cálculo llevado a cabo por el algoritmo, fue elevado en los valores de (y), en este caso, precios, de manera indiscriminada y sin responder a factores objetivos del mercado como puede ser la aparición de un sustituto, la suba o baja de la oferta o la demanda. Un claro ejemplo, es el hecho que los fines de semana la tarifa dinámica nunca baja por debajo del precio máximo de la tarifa habitual; esto quiere decir, que a lo largo de 2017, nunca hubo mas oferta que la demanda de MEIBEATs.

103. Que el resultado arrojado es a todos ojos imposible. Habiendo debilitado y deteriorado al único débil competidor que conforma el mercado junto a MEIBEAT, habiendo absorbido tanto la demanda por parte de los usuarios y la oferta por parte de los conductores que migraron hacia MEIBEAT, y sabiendo que, previa concretación de estas prácticas, ya la oferta de MEIBEAT superaba las cantidades demandadas los dos días de los fines de semana, resulte incomprensible e incoherente que las tarifas marquen por encima del precio máximo de la tarifa habitual. La cantidad de la oferta creció exponencialmente y la demanda es una variable que no

sufrió modificación a lo que venía siendo en el período analizado en la [primera etapa](#). Por lo tanto, los precios que debería haber arrojado la tarifa dinámica en los fines de semana debería haber sido aún menor que los precios establecidos en las tarifas de 2016. Pero debido a la independencia en el margen de maniobra debido a la nula competencia y a la conformación de un potencial monopolio ilícito, fijó precios irrazonablemente en miras de obtener aquellos excedentes que no pudieron obtener en 2016 en donde redujeron al máximo sus ganancias para absorber la demanda y excluir del mercado a la única débil competencia que tenían en su camino.

#### v. Prueba

104. En el siguiente punto nos referiremos, en un primer término, a la prueba presentada por esta parte y a la cuestión de su admisibilidad. Posteriormente, efectuaremos una solicitud de exhibición de documentos adicionales a la otra parte, destacando su aptitud para evidenciar aún más las conductas anticompetitivas denunciadas y, finalmente, abordaremos lo relativo a la admisibilidad de la prueba ya solicitada y objetada por los Demandados

a) Enumeración de la prueba presentada y admisibilidad:

105. Los TyC redactados por MEIBEAT representan un documento esencial, como se ha señalado a lo largo de la presente demanda, para demostrar la procedencia del arbitraje comercial internacional, además de otras cuestiones relativas al servicio como son la determinación de la tarifa y los requisitos para registrarse como conductor.

106. En cuanto a la base de datos de la ruta UP – Jockey Plaza, adjuntada como **Anexo 1**, podemos afirmar que, a pesar de que fue aportada por un ex conductor de la plataforma, esta no fue obtenida en forma fraudulenta ya que la información proporcionada no reviste un carácter secreto, sino que se trata de datos empíricos que pueden ser recolectados por cualquier usuario al utilizar la aplicación o por cualquier asociación de defensa de los derechos de los consumidores o usuarios que decida realizar una medición de las tarifas cobradas.

107. A partir de la información proporcionada por el ex conductor y por la misma empresa en su presentación ante la Bolsa de Valores de Meiland fue elaborado por el el Área de Consultoría Económica del prestigioso Estudio Bullard Falla Ezcurre + el peritaje económico

acompañado como Anexo 2, mediante el cual se logró cuantificar el daño sufrido por los usuarios.

108. De manera similar a la base de datos, la captura de pantalla del grupo de *Whatsapp* “Conductores MEIBEAT” fue obtenida por el conductor en el ejercicio normal de sus funciones, debido a que, como conductor, tenía acceso a dicho grupo. Esta prueba constituye un claro indicio de la concertación y manipulación de tarifas.

109. En el improbable caso que este Tribunal considerase las pruebas aportadas por el ex conductor a la investigación como obtenidas de modo ilegítimo, es propio del arbitraje la admisión de pruebas que, en un procedimiento judicial, serían descartadas por la forma en la que fueron conseguidas. En este sentido, los árbitros cuentan con una mayor discrecionalidad a la hora de evaluar la admisibilidad de la prueba presentada, ya que no existe una regla explícita que los obligue a desestimarla. De acuerdo con la doctrina de las manos limpias o *clean hands*, la prueba puede ser admitida si la parte que la presenta no participó en la obtención de la misma. Podemos tomar como ejemplo lo ocurrido en el caso del CIADI *Caratube Internacional Oil Company LLP y Devincci Salah Hourani v. República de Kazajstán*, en el cual se declararon admisibles ciertos documentos que habían sido divulgados a partir de un hackeo informático; o lo que sucede en el ámbito del Tribunal Arbitral del Deporte, el cual privilegia la obtención de la verdad por sobre el modo en que la evidencia fue obtenida, debido a que los tribunales arbitrales no cuentan con el mismo poder de investigación que el Estado (*Fusimalohi v. FIFA Case*).

110. En el caso que nos ocupa, es de suma importancia la determinación de la verdad objetiva, ya que se busca proteger los derechos de un grupo vulnerable como son los consumidores y usuarios. A su vez, esta asociación no participó en la obtención de la misma, sino que esta fue proporcionada por un ex conductor que colaboró con la investigación, arriesgando su propio bienestar en beneficio de la totalidad de los usuarios. Por lo tanto, la prueba aportada resulta admisible.

b) Solicitud de exhibición de documentos:

111. En primer lugar, solicitamos un peritaje informático de los teléfonos de los conductores registrados en la plataforma y de Maribel Olórtegui, gerente comercial de MEIBEAT, con el

fin de confirmar la veracidad de la captura de pantalla del grupo Conductores MEIBEAT. Asimismo, requerimos la exhibición de los libros contables de la empresa para determinar su estructura de costos y saber qué tan bajo están ofreciendo el servicio respecto de estos.

c) Prueba objetada por los Demandados:

112. Oportunamente, esta asociación solicitó a MEIBEAT que esclareciera la cuestión relativa a la metodología del cálculo de la tarifa dinámica, pobremente explicada en los TyC, y que proporcionara el registro de medición de la oferta y la demanda para el período detallado en el **Anexo 2**. Esta solicitud fue objetada ya que, según la compañía, estos documentos no eran útiles para resolver el caso y, adicionalmente, se encontraban protegidos por el secreto técnico o comercial. Para rebatir estos argumentos, consideraremos cada documento por separado.

113. El cuestionamiento de la metodología del cálculo de la tarifa dinámica hace al núcleo del planteo interpuesto. Por este motivo, resulta ilógico de calificarlo como inútil para la resolución de la presente controversia. Por otra parte, sí es coherente que la otra parte destaque su carácter reservado o confidencial, pero ello no implica que obste a su exhibición durante el arbitraje.

114. Con respecto al registro de medición, su utilidad también resulta manifiesta por el hecho de que, a partir de los valores que presente, podrá confrontarse con la metodología de cálculo de la tarifa dinámica, quedando evidenciada la justificación o la manipulación de la misma. Sin embargo, a diferencia de lo dicho sobre la confidencialidad de la metodología, la medición representa el estado del mercado en un momento determinado, la cual puede ser aportada sin mayores problemas gracias a la plataforma de la empresa y no constituye un elemento para la determinación de las tarifas en general.

115. En el arbitraje comercial internacional, la confidencialidad es un instrumento que permite evitar consecuencias perjudiciales para las partes derivadas de la revelación de secretos técnicos o de ciertas prácticas comerciales dignos de protección, de la puesta en manifiesto de una situación financiera deficitaria o precaria o de la existencia de un producto defectuoso que podría deteriorar el prestigio de una empresa. Sin embargo, esta siempre es entendida en relación a toda persona que sea ajena al proceso y no participe en él, con el fin de garantizar la preservación de la imagen de la compañía frente a los consumidores o sus competidores.

116. En este sentido, el art. 3.13 de las Reglas IBA (en adelante, las “Reglas IBA”) establece que “*cualquier Documento presentado o exhibido en el arbitraje por una Parte o por un tercero que no sea de dominio público será tratado como confidencial por el Tribunal Arbitral y por las otras Partes y sólo podrá usarse en relación con el arbitraje*”. Adicionalmente, tanto las Reglas IBA como el Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional prevén la posibilidad de que el tribunal arbitral adopte las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de la prueba solicitada o presentada y la protección de los secretos comerciales o industriales que pudieran contener.

117. Por lo tanto, una parte no puede escudarse en la confidencialidad para no proporcionar pruebas relevantes que se encuentren en su poder, debido a que esta obliga a las partes y a los árbitros respecto de terceros que no han participado del proceso y, adicionalmente, el tribunal puede adoptar medidas complementarias para asegurar su efectivo cumplimiento. En consecuencia, tanto las pruebas aportadas por esta parte como las solicitadas al Tribunal deben ser declaradas admisibles y ordenadas, debido a que resultan conducentes a la resolución de la presente controversia y no se inscriben dentro de ninguna causal de exclusión prevista en las Reglas IBA.

#### **vi. Cálculo del daño ocasionado**

Ante la existencia de conductas anticompetitivas, muchas veces resulta difícil cuantificar el daño, debido a que el demandante tiene que explicar cuál hubiese sido su posición en el mercado relevante en caso de no existir dichas conductas, lo cual no deja de ser un escenario hipotético. Es por ello que, en la Unión Europea, se sancionó la Directiva 2014/104/UE, la cual tiene por objeto “*garantizar que cualquier persona que haya sufrido un perjuicio ocasionado por alguna infracción del Derecho de la competencia por parte de una empresa o asociación de empresas pueda ejercer eficazmente su derecho a reclamar el pleno resarcimiento de dicho perjuicio causado por la empresa o asociación*”. En su art. 17, la Directiva releva a los reclamantes de la carga de la prueba del monto del perjuicio en casos de conductas anticompetitivas, ya que, a menos que se pruebe lo contrario, se presume que un cartel mantiene precios artificialmente altos, lo cual genera consecuencias dañosas para los consumidores.

Sin embargo, al contar con los elementos suficientes para determinar en forma fehaciente el daño sufrido por los usuarios de MEIBEAT, hemos solicitado el peritaje económico adjuntado. En este, se procedió a calcular el daño ocasionado a los usuarios de MEIBEAT, compuesto de la sumatoria de los beneficios ilícitos cobrados por cada tipo de conductor. Metodológicamente, se tomó en cuenta el porcentaje que representa cada tipo de conductor respecto de la totalidad de conductores registrados, como también las tarifas cobradas y la cantidad de viajes realizados por día por estos en las rutas y horarios investigados. De esta forma, se estimó el daño provocado por cada tipo de conductor en cada ruta, cuya sumatoria representa la totalidad del daño causado, el cual asciende a la suma de **11,166,833.14 wones**.

#### **vii. Reserva del envío de las actuaciones a la autoridad competente**

Para el hipotético e injusto caso que este Tribunal no se declare competente para resolver la presente controversia en su totalidad o en alguna de sus partes, solicitamos el reenvío de las actuaciones a la autoridad judicial o administrativa que resulte competente. En su defecto, reservamos la posibilidad de plantear nuevamente la demanda ante la autoridad competente. Caso contrario, se estarían vulnerando derechos fundamentales de los consumidores, tales como el derecho a la protección de sus intereses económicos, reconocido por la mayoría de las legislaciones nacionales y consagrado en las *Directrices para la Protección del Consumidor* de las Naciones Unidas.

#### **viii. Petitorio**

Por todo lo expuesto, solicitamos a este Tribunal:

- 1) Se nos tenga por presentados, por parte y por constituido el domicilio legal indicado.
- 2) Se declare competente este para resolver la presente controversia.
- 3) Se tenga presente la prueba ofrecida y se agregue la documental acompañada.
- 4) Se ordene llevar adelante las medidas solicitadas, atento la verosimilitud del derecho invocado, con el alcance y en la modalidad allí solicitada.
- 5) Se ordene a los Demandados la reparación del monto indicado en el peritaje económico o, en su defecto, aquel que este Tribunal estime adecuado.
- 6) Se tenga presente la reserva efectuada.

Sin otro particular saluda a este Tribunal atentamente,

**ix. Bibliografía:**

- 1) Coloma, Germán; Defensa de la competencia, Análisis económico comparado.- 1ed- Buenos Aires - Madrid: Ciudad Argentina, 2003.
- 2) Comunicación de la Comisión Europea relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia (97/C 372/03)
- 3) Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a los acuerdos de cooperación horizontal (2011/C 11/01)
- 4) Gonzalo Jiménez Blanco, Confidencialidad en el arbitraje, Arbitraje: Revista de Arbitraje Comercial y de Inversiones, (Kluwer Law International; IproLex 2015, Volume 8, Issue 3).
- 5) S.I. Strong; Class, Mass and Collective Arbitration in National and International Law.