

**VISTOS:**

1. El documento de fecha 30 de diciembre de 2019, ingreso correlativo N°05869-19, (“**Notificación**”), que notificó a la Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**” o “**FNE**”) la operación de concentración consistente en la eventual adquisición por parte de Mitsubishi Corporation (“**MC**”) de un porcentaje del capital de Bergé Automoción, S.L.U. (“**Bergé Auto**”) –de actual propiedad de Bergé y Compañía, S.A. (“**Bergé**”)– lo que implicaría la adquisición del control conjunto sobre ésta (“**Operación**”).
2. La resolución de fecha 14 de enero del año 2020, mediante la cual esta Fiscalía declaró incompleta a Notificación presentada por las Partes, y la presentación de fecha 24 de enero del año en curso, ingreso correlativo N°00327-20, mediante la cual las Partes complementaron la Notificación.
3. La resolución dictada por esta Fiscalía, con fecha 5 de febrero de 2020, que dio inicio a la investigación Rol FNE F226-2019 (“**Investigación**”), de conformidad al Título IV del Decreto con Fuerza de Ley N°1 de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973, y sus modificaciones posteriores (“**DL 211**”).
4. El informe de la División de Fusiones de esta Fiscalía, de fecha 16 de marzo de 2020.
5. Lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 39, 50 y 54 del DL 211.

**CONSIDERANDO:**

1. Que Bergé es la sociedad *holding* de un grupo empresarial español que participa en diversos sectores industriales, entre ellos, la distribución de automóviles en Europa y Latinoamérica por medio de su filial Bergé Auto, sociedad constituida bajo las leyes de España y la entidad objeto de la Operación. Bergé no opera en el segmento de fabricación de automóviles.
2. Que Bergé Auto –por medio de su filial constituida en Chile, SK Bergé S.A. (“**SK Bergé**”)– está presente en la comercialización mayorista y minorista<sup>1</sup> de vehículos livianos y medianos nuevos, y de piezas y repuestos genuinos, de las marcas Mitsubishi, MG, Grupo Chrysler, Chery, SsangYong, Fiat, Alfa Romeo, Maserati, Ferrari, Bentley (excluyendo a Mitsubishi, “**Marcas Bergé**”).
3. Que MC es una sociedad constituida y organizada bajo las leyes de Japón que desarrolla y opera negocios en diversas industrias, sin estar activa en la fabricación de vehículos. En Chile, MC opera únicamente en la industria automotriz a través de MMC Chile S.A. (“**MMC Chile**”) la que posee la distribución exclusiva de vehículos livianos y medianos nuevos, y de piezas y repuestos genuinos de la marca Mitsubishi. En la actualidad, SK Bergé y MC controlan conjuntamente MMC Chile.
4. Que la Operación correspondería a una de aquellas contempladas en el artículo 47 letra b) del DL 211 atendido que consiste en la adquisición por parte de MC de las acciones que representan aproximadamente un 25% del capital accionario de Bergé Auto, lo que le permitirá además obtener ciertos derechos de veto respecto de las decisiones estratégicas de dicha entidad. Así, luego de la Operación, MC dejará de tener control directo en la distribución de Mitsubishi y controlará –indirectamente de manera conjunta con Bergé– la comercialización mayorista de todas las marcas de vehículos distribuidas por SK Bergé en Chile, incluida Mitsubishi.
5. Que, con ocasión de la Operación, existiría superposición entre las actividades desarrolladas por Bergé y MC en la comercialización mayorista de vehículos livianos y medianos nuevos. Asimismo, la Operación generaría efectos en el mercado secundario de distribución de partes y repuestos de la marca Mitsubishi. Finalmente, existiría una relación vertical entre las actividades desarrolladas por las Partes con aquellas desarrolladas indirectamente por Bergé Auto a nivel minorista.

---

<sup>1</sup> Con presencia únicamente en la Región Metropolitana a través de 8 sucursales bajo la marca comercial Iberocar.

6. Que para evaluar los efectos horizontales de la Operación, esta División realizó un análisis estructural que considera las participaciones de las Partes –tanto de la marca Mitsubishi como de las Marcas Bergé– así como de sus competidores en los mercados, y las variaciones de los niveles de concentración en los mismos.
7. Que en razón de lo anterior, se realizó un análisis competitivo considerando el mercado de vehículos livianos y medianos nuevos sin segmentaciones, por una parte, y distinguiendo entre vehículos de pasajeros, SUV y camionetas, por la otra.
8. Que a partir del estudio de las participaciones de mercado fue posible apreciar que en ninguno de los escenarios considerados se superarían los umbrales establecidos en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración de la FNE del año 2012, lo que permitiría descartar la existencia de riesgos para la competencia una vez perfeccionada la Operación.
9. Que, sin perjuicio de lo anterior y atendido que de perfeccionarse la Operación las Partes liderarían la categoría de camionetas, se revisó además la cercanía competitiva de las marcas comercializadas por éstas –Mitsubishi y SsangYong– con el objeto de determinar la habilidad e incentivos de materializar una estrategia de alza de precio.
10. Que, al respecto, diversas diligencias de la Investigación permitieron acreditar que las camionetas de dichas marcas no serían tan cercanas competitivamente en términos de relación precio-calidad, de su procedencia y equipamiento – siendo las camionetas de marca Mitsubishi, por ejemplo, más cercanas a aquellas de marca Nissan y Toyota–, marcas de relevancia para el consumidor que podrían ejercer disciplina competitiva respecto de la entidad fusionada de materializarse Operación.
11. Que, adicionalmente, fue posible descartar que la Operación pueda resultar en riesgos relevantes a la competencia en el mercado secundario de comercialización mayorista de partes y repuestos genuinos para vehículos livianos y medianos nuevos o *aftermarket*, toda vez que las ventas de los mismos representan un porcentaje menor del total de ventas de Bergé, existiendo presión competitiva por parte de los oferentes de partes originales y alternativos así como de talleres independientes, y atendido a que los precios de las partes y repuestos Mitsubishi no difieren relevantemente de aquellos sugeridos por el fabricante.
12. Que, en último término y en razón de la relación vertical que la Operación generaría entre el segmento minorista y el mayorista, se analizó el posible riesgo de bloqueo de insumos –ya sea parcial o total– a los demás concesionarios presentes en el mercado que comercializan las Marcas Bergé. En dicho análisis, se constató que la Operación no altera la habilidad de las Partes de materializar una estrategia de exclusión. Asimismo, para concluir que la Operación no genera riesgos de carácter vertical se consideró que el comercializador minorista controlado por Bergé no es su principal cliente y que no existirían costos de cambios relevantes para que los concesionarios comercialicen otras marcas de vehículos.
13. Que, atendido lo expuesto, puede concluirse que la Operación no tiene la aptitud de reducir sustancialmente la competencia respecto de ninguno de los segmentos analizados.

**RESUELVO:**

- 1º. - **APRUÉBESE**, de manera pura y simple, la Operación relativa a la adquisición de de control en Bergé Auto por parte de MC.
- 2º. - **NOTIFÍQUESE** a las Partes en la forma prevista en el artículo 61 del DL 211.
- 3º. - **PUBLÍQUESE**.

Rol FNE F226-2019

CWM

  
RICARDO RIESCO EYZAGUIRRE  
FISCAL NACIONAL  
FISCALIA NACIONAL ECONOMICA