

Santiago, 26 de junio de 2020.

VISTOS:

- 1) La presentación de fecha 3 de marzo de 2020, correspondiente al ingreso correlativo N°01030-20 (“**Notificación**”), mediante la cual se le notificó a la Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**”) la eventual operación de concentración consistente en la fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. (“**FCA**”) y Peugeot S.A. (“**PSA**”) y en conjunto con FCA, las “**Partes**”).
- 2) La resolución de fecha 17 de marzo de 2020 por medio de la cual esta Fiscalía declaró la Notificación incompleta, y el documento presentado con fecha 31 de marzo de 2020, ingreso correlativo N°01376-20, mediante el cual las Partes subsanaron los errores y omisiones de la Notificación, y solicitaron eximirse de presentar cierta información por no encontrarse razonablemente disponible, de conformidad al artículo 3 N°1 del Decreto Supremo N°33 del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que Aprueba Reglamento de fecha 1° de marzo de 2017, sobre Notificación de una Operación de Concentración, publicado en el Diario Oficial con fecha 1° de junio de 2017 (“**Reglamento**”).
- 3) La resolución que accedió a la solicitud de exención referida en el visto anterior, y la resolución de inicio que instruyó la investigación bajo el Rol FNE F233-2020 (“**Investigación**”), ambas dictadas por esta Fiscalía con fecha 15 de abril de 2020.
- 4) El acuerdo de suspensión de fecha 19 de mayo de 2020, suscrito entre esta Fiscalía y las Partes, mediante el cual se estipuló la suspensión del plazo de la Investigación por un término de 20 días hábiles administrativos, según dispone el artículo 60 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**”).
- 5) La reunión sostenida entre la Fiscalía y los apoderados de las Partes con fecha 18 de junio de 2020, en la que se les informó, en base a los antecedentes de la Investigación recabados hasta dicha fecha, de los riesgos que la operación objeto de la misma pueda producir para la libre competencia, de conformidad con el artículo 53 del DL 211.
- 6) Lo dispuesto en los artículos 46, 47, 48, 49, 53, 54, 55 y 56 del DL 211.

CONSIDERANDO:

- 1) Que la operación de concentración notificada consiste en una fusión, en los términos que contempla el artículo 47, letra a) del DL 211, entre FCA y PSA, absorbiendo la primera a la segunda, quedando por tanto FCA como entidad sobreviviente, la cual pasaría a denominarse ‘*DutchCo*’ (“**Operación**”).
- 2) Que FCA es una sociedad constituida bajo las leyes de los Países Bajos, controladora del grupo empresarial automotriz Fiat Chrysler, dedicado principalmente a la

fabricación y comercialización de vehículos y componentes a nivel mundial, bajo las marcas Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, RAM, Dodge, Fiat, Jeep, Lancia y Maserati. En Chile, FCA está localmente representada por un importador y distribuidor independiente, quien opera a través de su propia red de concesionarios.

- 3) Que por su parte, PSA es una sociedad anónima constituida bajo las leyes de la República Francesa y controladora del grupo empresarial Peugeot dedicado principalmente a la fabricación y comercialización de vehículos y componentes, a nivel mundial, bajo las marcas Peugeot, Opel, Citroën, Vauxhall y DS.
- 4) Que en relación a las marcas Peugeot y Opel, PSA participa en Chile a través de sociedades filiales en la importación y distribución, y en la comercialización minorista – de manera no exclusiva– de vehículos, partes y repuestos, y en la prestación de servicios de postventa. Respecto de las marcas Citroën y DS, PSA está representada localmente de forma exclusiva por un tercero independiente quien está a cargo de la importación y distribución, y comercialización minorista de los vehículos de dichas marcas, que opera a través de su propia red de concesionarios.
- 5) Que según se indica en la Notificación, la Operación permitirá que la entidad fusionada obtenga un portafolio de marcas con posicionamiento complementario y diferenciado, lo que le permitiría enfrentar los nuevos desafíos de la industria automotriz relacionados con la movilidad conectada, electrificada, compartida y autónoma.
- 6) Que en la industria automotriz interactúan las siguientes actividades: (i) la fabricación y comercialización de vehículos; (ii) la importación y distribución mayorista de vehículos y de repuestos y partes; y (iii) la comercialización minorista de vehículos, de repuestos y partes, junto con la prestación de servicios de postventa.
- 7) Que, en Chile, FCA y PSA superponen sus actividades en la fabricación y comercialización de vehículos motorizados¹. Además, PSA participa localmente en la importación y distribución mayorista de vehículos y de repuestos y partes, y en la comercialización minorista de los mismos, junto con la prestación de servicios de postventa.
- 8) Que respecto de las relaciones verticales que generaría la Operación, los resultados preliminares de la Investigación han permitido descartar un riesgo de bloqueo de insumos a los competidores de PSA activos en la comercialización minorista, ya que la Operación no otorgaría a la entidad fusionada de la habilidad ni los incentivos para producir efectos en el mercado, toda vez que el comercializador minorista controlado por PSA representa un porcentaje menor de sus ventas, sin que existan además costos de cambios relevantes para que los concesionarios comercialicen otras marcas de vehículos.

¹ Las Partes no poseen fábricas de vehículos en Chile, sino que éstos son producidos en distintas locaciones geográficas, los que son luego importados a nuestro país. La fabricación de vehículos tiene una dimensión mundial y otra nacional. La primera dice relación con que los fabricantes de vehículos elaboran sus productos en distintas partes del mundo para proveer diferentes mercados. La segunda dice relación con la injerencia que tienen los fabricantes respecto de sus canales de distribución en cada país, respecto de variables competitivas relevantes.

- 9) Que en cuanto a los mercados secundarios de partes y repuestos genuinos y servicios de post-venta o *aftermarket*, fue posible descartar que la Operación pueda afectar dicho segmento, en atención a que según los antecedentes preliminares de la Investigación existiría presión competitiva por parte de los oferentes de partes originales y alternativos, así como de talleres independientes. Adicionalmente, cualquier aprensión en el mercado secundario estaría sujeta a las dinámicas competitivas del mercado primario y determinada por el análisis de los riesgos horizontales.
- 10) Que respecto de la dimensión horizontal de la Operación y para efectos de determinar el mercado relevante en su ámbito de producto, es necesario tener presente que, en términos generales y en pronunciamientos anteriores, esta Fiscalía ha clasificado la comercialización de vehículos motorizados: (i) por su uso, entre vehículos nuevos y usados; y (ii) por su peso, distinguiendo entre vehículos pesados² y vehículos livianos y medianos³. Adicionalmente, la categoría de vehículos livianos y medianos se ha segmentado en: (i) vehículos de pasajeros; (ii) SUV; (iii) camionetas; y (iv) vehículos comerciales⁴.
- 11) Que esta Fiscalía advierte que las Partes superponen sus actividades en Chile respecto de la fabricación y comercialización de vehículos livianos y medianos nuevos en los segmentos de: (i) vehículos de pasajeros; (ii) SUV y (iii) vehículos comerciales.
- 12) Que atendidas las cuotas de mercado de las Partes⁵, el análisis competitivo se ha centrado en el segmento de vehículos comerciales, pudiendo descartar la existencia de aprensiones a la libre competencia respecto de los segmentos de vehículos de pasajeros y SUV, en atención a las bajas participaciones de mercado que detentan y al mayor número de competidores que participan en dichos segmentos.
- 13) Que adicionalmente, los antecedentes recabados durante la Investigación a la fecha han permitido descartar que los vehículos pertenecientes al segmento de camionetas puedan ejercer una presión competitiva al segmento de vehículos comerciales de una magnitud tal, que permita considerarlos conjuntamente dentro de un mismo ámbito relevante, por existir diferencias relevantes en cuanto a su precio; características técnicas, capacidad de carga en volumen y ocasiones de consumo, entre otras.
- 14) Que los vehículos comerciales se pueden clasificar, según su peso, entre vehículos comerciales livianos⁶ y medianos⁷, existiendo diferencias relevantes entre ambos respecto de su precio, capacidad de carga y ocasión de consumo. En ese sentido, los antecedentes preliminares de la Investigación permiten considerar como marco de

² Corresponden a aquellos vehículos destinados al transporte de personas o carga y que tienen un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilos.

³ Corresponden a aquellos vehículos con un peso bruto de hasta 3.860 kilos, excluidos los de tres o menos ruedas.

⁴ Véase informe de aprobación "*Adquisición de control de Grupo Coseche por parte de Inversiones GAC S.A.*" p.4 y siguientes. En el mismo sentido, Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G.

⁵ En efecto, de acuerdo a las participaciones de mercado de las Partes para el año 2019, el mercado relevante afectado en los términos del Reglamento, sería únicamente el segmento de vehículos comerciales.

⁶ Aquellos con un peso bruto menor a 2.700 kilos diseñados para el transporte de carga o derivados de éstos.

⁷ Aquellos destinados al transporte de personas o carga, por calles y caminos y que tiene un peso bruto vehicular igual o superior a 2.700 kilos e inferior a 3.860 kilos.

análisis plausible al subsegmento de vehículos comerciales livianos de forma aislada, porque las razones anteriormente mencionadas limitarían la sustituibilidad existente entre los segmentos livianos y medianos. En este último segmento las Partes alcanzarían una participación de mercado conjunta de [40-50] %.

- 15) Que, sin embargo, esta Fiscalía considera que, por el momento, no es necesario establecer una definición precisa de mercado relevante de producto, toda vez que, en atención a que el mercado analizado involucra bienes altamente diferenciados, corresponde realizar un análisis de cercanía competitiva entre las marcas y productos fabricados y comercializados por las Partes.
- 16) Que, en cuanto a la dimensión geográfica, esta Fiscalía advierte que, como aproximación preliminar, el mercado podría delimitarse a nivel nacional, en forma consistente a lo que sostienen las Partes en la Notificación, debido a que gran parte de las variables competitivas son determinadas nacionalmente, y en atención a que los distintos actores que operan en él están presentes a lo largo del país.
- 17) Que según se expondrá, el análisis preliminar de la presente Investigación da cuenta que la Operación, de perfeccionarse pura y simplemente, puede generar riesgos horizontales de carácter unilateral en el segmento de vehículos comerciales, lo que generaría una reducción sustancial de la competencia. En particular, fue posible concluir que la entidad fusionada tendría los incentivos y la habilidad de incrementar los precios de los vehículos comerciales comercializados por las Partes.
- 18) Que en atención a dicha posibilidad, y según se resolverá, es que resulta necesario para esta Fiscalía realizar una investigación en profundidad, tanto del mercado como de los efectos que la Operación genera en el mismo, con el objeto de recabar mayores antecedentes para corroborar o descartar, ya sea total o parcialmente, las aprensiones de competencia que a continuación se expondrán y su entidad, así como verificar las eventuales eficiencias que sean esgrimidas y cuantificadas por las Partes, u otros posibles contrapesos a los riesgos. Todo ello, en definitiva, a fin de determinar si la misma resulta o no apta para reducir sustancialmente la competencia de conformidad al artículo 57 del DL 211.
- 19) Que, para evaluar el eventual riesgo horizontal de carácter unilateral, se analizó la cercanía competitiva de las Partes, la disciplina competitiva que podrían ejercer los demás actores presentes en cada segmento, y se examinaron preliminarmente las condiciones de entrada a los mercados involucrados, según se expone *infra*.
- 20) Que a la luz de los resultados preliminares de la Investigación, existiría una alta cercanía competitiva entre las Partes en el segmento de vehículos comerciales livianos⁸, principalmente, en cuanto al origen de su fabricación⁹, especificaciones

⁸ Los modelos comerciales livianos de PSA corresponden a Peugeot Partner, Citroën Berlingo y Opel Combo, y los modelos comerciales livianos de FCA corresponden a Ram V700 y Ram V1000.

⁹ Existe evidencia consistente en la Investigación que permite concluir preliminarmente que dentro del segmento analizado hay una distinción entre los productos según su origen de fabricación. Ello redundaría en el precio, calidad, tipo de motor (i.e. según el origen algunos no ofrecerían motores diésel, por ejemplo), características técnicas, consumidor tipo y formato de vehículo, entre otros.

técnicas, ocasiones de consumo y características de la demanda¹⁰ de los productos comercializados por éstas. Adicionalmente, a partir de la revisión de las características técnicas de los vehículos, opiniones de actores de la industria y el examen de documentos internos de las Partes, es posible concluir preliminarmente que los actores del mercado más cercanos a las Partes, que comercializan este tipo de vehículos son Renault y Mercedes Benz.

- 21) Que adicionalmente, a pesar que existen competidores cercanos a las Partes, los antecedentes preliminares analizados muestran que, de materializarse la Operación, estos no ejercerían una presión competitiva suficiente a la entidad fusionada. Lo anterior se refleja, en primer lugar, en que Renault y Mercedes Benz alcanzan bajas participaciones de mercado en dicho segmento¹¹ y su expansión podría estar limitada por la posición consolidada de las Partes, la reputación y fidelidad de los consumidores a la marca, especialmente respecto de PSA, conforme muestra la Investigación.
- 22) Que, en segundo lugar, sin perjuicio de que existen otros competidores en el segmento de vehículos comerciales livianos que poseen una participación de mercado más relevante, la Investigación muestra que ellos tampoco ejercerían una presión competitiva suficiente de materializarse la Operación, puesto que los productos comercializados por éstos serían poco cercanos a aquellos comercializados por las Partes¹². Por último, los antecedentes de la Investigación dan cuenta que el número de competidores ha disminuido con el transcurso del tiempo, evidenciándose salidas recientes.
- 23) Que, asimismo, de acuerdo a los antecedentes recabados en la Investigación, la probabilidad de una entrada oportuna y suficiente se vería limitada, principalmente, por el tamaño del mercado, las características de la demanda, la posición consolidada y reputación de PSA, el procedimiento de homologaciones de nuevos modelos y las regulaciones exigidas por las autoridades competentes para los vehículos motorizados. Asimismo, la información recabada en la Investigación no revela la existencia de planes concretos de entrada y/o expansión en el corto y mediano plazo por parte de otros

¹⁰ La demanda en estos vehículos presenta características particulares: (i) para los consumidores resulta especialmente relevante el “*total cost of ownership*” del producto, que comprende el precio, valor de reventa, mantenciones y reparaciones del vehículo, entre otros; y (ii) en este segmento existe una preferencia por motores diésel en función del ahorro en combustible.

¹¹ Atendida la estructura de mercado resultante, en que las Partes alcanzarían [40-50]% del mercado de materializarse la Operación, resulta relevante destacar que sus competidores más cercanos, Renault y Mercedes Benz, poseen cuotas de mercado de [0-10%] cada una, por lo que es poco probable que puedan ejercer una presión competitiva suficiente a la entidad fusionada, y los actores remanentes (según se explica en nota al pie 14) no resultan cercanos, de modo que tampoco es razonable proyectar que puedan ejercer presión competitiva relevante. Al respecto resulta ilustrativo lo indicado en el párrafo 17 de las Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas (2004/C 31/03) de la Comisión Europea, en donde se indica que una concentración en la que participe una empresa cuya cuota de mercado se mantenga tras la fusión por debajo del 50% también puede plantear problemas de competencia si se tienen en cuenta otros factores como el número de competidores, su fortaleza, la existencia de restricciones a la capacidad o el grado de sustituibilidad de los productos de las partes que se van a fusionar.

¹² Estos actores serían principalmente Changan, Foton y Chevrolet, que en el segmento comercial liviano comercializan productos de un origen diferente a los productos comercializados por las Partes, los que no serían cercanos a aquellos comercializados por las Partes según se señaló *supra*. Además, los actores referidos enfocan su oferta en los vehículos conocidos como *minitrucks*, que presentan características diversas a aquellos vehículos comercializados por las Partes, conocidos en la industria como furgones.

actores que ofrecen productos cercanos a las Partes en el segmento de vehículos comerciales livianos fuera de Chile.

- 24) Que en la Notificación las Partes mencionan la existencia de ciertas eficiencias que la Operación podría generar, las que a la fecha no han podido ser acreditadas ni cuantificadas fehacientemente, no contando esta Fiscalía con antecedentes suficientes que expliquen cómo las mismas serán traspasadas a los consumidores chilenos de manera tal que sea posible ponderar la aptitud de dichas eficiencias para contrapesar los riesgos preliminarmente detectados¹³.
- 25) Que, a la luz de lo expuesto, esta Fiscalía concluye que la Operación, de perfeccionarse pura y simplemente, puede reducir sustancialmente la competencia en los términos del artículo 54 inciso 1° letra c) del DL 211, y que los antecedentes recabados a la fecha dan cuenta que resulta necesario extender la Investigación hasta por un periodo de noventa días adicionales para realizar una investigación en profundidad, en los términos ya expuestos. Ello, sin perjuicio de la evaluación de eventuales nuevos riesgos para la competencia que puedan ser detectados con ocasión del examen de los antecedentes que se acompañen o recaben en el período por el que se extienda la Investigación.

RESUELVO:


- 1) **EXTENDER LA INVESTIGACIÓN** hasta por un término de noventa días adicionales, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 54 inciso 1° letra c) del DL 211.
- 2) **NOTIFÍQUESE** a las Partes por medio de correo electrónico, según lo dispone el artículo 61 del DL 211.
- 3) **COMUNÍQUESE** por medio de oficio a las autoridades directamente concernidas y a los agentes económicos que puedan tener interés en la Operación, según lo establece el artículo 55 inciso 2° del DL 211.
- 4) **PUBLÍQUESE** en el sitio electrónico institucional, con el objeto de que quienes hayan recibido la comunicación señalada en el resuelto 3), así como cualquier tercero interesado en la Operación, pueda aportar antecedentes a la Investigación dentro de los 20 días hábiles siguientes a dicha publicación.

Rol FNE F233-2020.



CWM

Ricardo
Wolfgang
Riesco
Eyzaguirre



Firmado digitalmente
por Ricardo Wolfgang
Riesco Eyzaguirre
Fecha: 2020.06.26
09:48:03 -04'00'

RICARDO RIESCO EYZAGUIRRE
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

¹³ A la luz de los criterios de la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración de esta Fiscalía, de octubre de 2012, sección I.2.7.1.