

ANT.: Asociación entre Daimler A.G. y Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, para el desarrollo de negocios de transporte urbano.
Rol FNE F152-2018.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 08 NOV. 2018

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S)

DE : JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

De conformidad a lo establecido en el 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 respectivas modificaciones ("DL 211"), presento a usted el siguiente informe relativo a la operación de concentración del Antecedente ("Operación"), recomendando la aprobación de la misma, de manera pura y simple, por las razones que a continuación se exponen:



1. ANTECEDENTES

1. Con fecha 21 de agosto de 2018, correlativo ingreso N° 3479-18 ("Notificación"), Daimler A.G ("Daimler") y Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft ("BMW" y, conjuntamente, "Partes"), notificaron a la Fiscalía Nacional Económica ("Fiscalía") su intención de asociarse en el desarrollo de negocios de transporte urbano mediante la creación de seis entidades distintas. La Operación sería de aquellas mencionadas en el artículo 47 letra c) del DL 211.
2. Mediante resolución de fecha 30 de agosto de 2018, se declaró como incompleta la Notificación, en los términos del artículo 50 inciso final del DL 211. Posteriormente, mediante presentación de fecha 13 de septiembre de 2018, ingreso correlativo 03918-18, las Partes complementaron la Notificación en términos suficientes.
3. Por aquella razón, mediante resolución de fecha 27 de septiembre de 2018, se declaró el inicio de la investigación, bajo el rol FNE F152-2018.
4. Daimler es una compañía alemana, que centra sus actividades en el desarrollo, fabricación y distribución de productos automotrices, principalmente vehículos de pasajeros, camiones, furgonetas y buses, bajo distintas marcas (i.e. Mercedes Benz, Smart). Además, tiene una división financiera (*Daimler Financial Services*) que brinda soporte y respaldo a la venta de vehículos, con una cartera de productos y servicios que se acomodan a la medida y necesidades de cada cliente o distribuidor, tales como corretajes de seguros, productos de inversión tarjetas de crédito o *leasing*¹.

¹ Notificación, pp. 2-3.

5. Además, Daimler, a través de su división financiera, es propietaria del 100% del capital de la compañía denominada Daimler Mobility Services GmbH que opera mediante la marca Beat, pionera en el campo de servicios innovadores de transporte.
6. BMW, por su parte, es una compañía alemana que, a través de sus marcas BMW, Rolls Royce y Mini, es uno de los fabricantes de vehículos de pasajeros y motocicletas más relevantes a nivel mundial². BMW participa no sólo en la fabricación de vehículos convencionales, sino que también en la producción de vehículos eléctricos.

II. OPERACIÓN

7. La Operación consiste en la constitución de seis *joint ventures*, cinco destinados a actividades operativas y uno que se dedicará, en general, a la coordinación de las actividades de los otros. Las Partes se asociarán también en lo referido a las marcas y licencias para el desarrollo de estos *joint ventures*. Los servicios que desarrollarán las Partes a través de las entidades objeto de la Operación abarcarán:
 - a) Servicios de vehículo compartido.
 - b) Servicios de transporte privado.
 - c) Servicios de estacionamiento.
 - d) Servicios de recarga.
 - e) Servicios de transporte multimodal.
8. Según señalan las Partes, los *joint ventures* desarrollarán sus actividades de forma permanente e indefinida. En los acuerdos celebrados a propósito de la Operación, consta que la asociación "*tendrá una duración por término indefinido* 
³.
9. Por otro lado, las Partes señalan que los *joint ventures* tendrán plena autonomía funcional y operacional pues los activos -que serán aportados por éstas- se encuentran actualmente en operación en sus respectivos ámbitos de negocios, y desarrollan las actividades normalmente desempeñadas por las empresas que operan en dichos mercados, situación que no cambiará con la Operación. Las Partes añaden que los *joint ventures* no tienen por objeto servir a una función específica en favor de las Partes, sino más bien relacionarse con terceros, en base a sus propios accesos y presencias en el mercado⁴, con sus propias planificaciones comerciales.
10. Por tanto, y conforme a la información aportada y declarada por las Partes, esta División estima que las entidades creadas a propósito de la Operación operarán como agentes económicos distintos de sus constituyentes, de manera permanente e independientes de las Partes, (quienes serán sus controladores conjuntos), y que

² Notificación, p. 3.

³ Presentación de fecha 13 de septiembre que complementa la Notificación en respuesta a resolución de fecha 30 de agosto de 2018, ingreso correlativo N° 03918-18.

⁴ Notificación, p. 17.

tendrán la posibilidad de desarrollar operacionalmente plenas funciones en el mercado.

III. INDUSTRIA

11. La actividad de las Partes que se materializa en los *joint ventures* objetos de la Operación, obedece a las economías colaborativas, definidas como una nueva forma de ofrecer y usar productos y servicios a través de plataformas en línea, mediante el uso de internet y ciertos dispositivos, especialmente teléfonos móviles. Estas economías colaborativas cubren muchos sectores y proveen nuevas oportunidades, las que son desarrolladas y aprovechadas por distintas compañías, con un rápido crecimiento⁵.
12. Todas las actividades que desarrollarán los distintos *joint ventures*, y que expondremos a continuación, obedecen a los principios de las economías colaborativas, lo cual se refleja en que sus principales insumos se encuentran íntimamente vinculados al uso de la tecnología, y a su carácter innovador.

III.1. Servicios de vehículo compartido

13. En cuanto al negocio de servicios de vehículo compartido, éste es descrito por las Partes como un tipo de autoservicio de arrendamiento de vehículos, en el cual los vehículos son tomados y retornados desde la vía pública –u otro punto en específico-⁶. La reserva de estos vehículos se realiza mediante una aplicación especial para teléfono móvil, que requiere un proceso previo de autenticación y registro único, y que sirve además para desbloquear el vehículo que se utilizará. El servicio tiene un cobro en base a la duración del viaje y/o a la tarifa recorrida.
14. Tanto BMW como Daimler ofrecen actualmente en el extranjero el servicio de vehículo compartido, sin embargo, el único servicio de autos compartidos que existe en la actualidad en nuestro país es provisto por la empresa Karsharing SpA, a través de la aplicación "Awto". De acuerdo a la información provista por este último⁷, "*Awto pone a disposición del público una flota de vehículos sin chofer, los cuales pueden ser arrendados por hora o minutos, con el objeto de que el automóvil sea compartido diariamente por diferentes usuarios. El servicio de Karsharing funciona a través de una aplicación, la que comprende el proceso de reserva, arriendo y finalización del vehículo contratado*". De acuerdo a la información provista por Awto, los principales insumos de esta actividad son la tecnología, la red de estacionamientos y la flota de vehículos.
15. Finalmente, podemos mencionar que existen dos modelos distintos para el desarrollo de este negocio. Uno que establece posiciones fijas de estacionamiento, como es el caso de Awto, que exige retirar y devolver los vehículos en plazas de estacionamiento

⁵ Véase: <<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16955/attachments/1/translations>> [última visita: 06.11.2018].

⁶ Correlativo Ingreso 04297-18, de fecha 10 de octubre de 2018, que da respuesta a Oficio ORD. N° 2071 de fecha 3 de octubre de 2018 por las Partes.

⁷ Correlativo Ingreso 04227-18, de fecha 8 de octubre de 2018, que da respuesta a Oficio ORD. N° 2053 de fecha 28 de septiembre de 2018 remitido a Karsharing SpA.

pre establecidas, y otro que prescinde de dichas posiciones fijas de estacionamiento, como el descrito por las Partes en su Notificación.

16. Aquello es relevante en atención a los insumos requeridos para realizar la actividad. En todo caso, es necesario el empleo de una plataforma digital capaz de constituir una aplicación para teléfono móvil, que permita a los consumidores el acceso al servicio de información, reserva, uso y cobro de vehículos. En el caso del sistema que emplea estacionamientos fijos, es necesario contar además con éstos últimos, lo que es prescindible a través del desarrollo del negocio en lugares de libre acceso.

III.2. Servicios de transporte privado

17. Conforme lo indicado en la Notificación, éstos corresponden a los servicios de movilidad ofrecidos mediante una aplicación para teléfono móvil, que sincroniza un *software* que permite la afiliación y disponibilidad de conductores de vehículos, y otro que permite la afiliación y requerimientos de los usuarios de estos mismos vehículos, de manera tal que los usuarios pueden efectuar solicitudes de transporte de un lugar a otro, los que son provistos por cualquiera de los conductores afiliados. El precio corresponde a una tarifa asignada en relación al tiempo, la distancia, el horario del viaje y la demanda en el sector.
18. Las Partes mencionan que ésta es *"la única área en Chile donde existe presencia previa de los negocios que serán contribuidos"* a través de Beat, de propiedad de Daimler, mencionando además como competidores a Uber, Cabify y los operadores de taxis tradicionales.
19. Al respecto, esta División consideró el análisis hecho por la autoridad brasileña de competencia, el Consejo Administrativo de Defensa Económica de la República Federativa del Brasil ("CADE")⁸. Siguiendo lo dicho por esta agencia, los insumos necesarios para la industria se reducen al *software* que permite realizar la actividad. En lo demás, los servicios funcionan como un mercado de dos lados, donde las aplicaciones compiten por captar el mayor número de conductores, y afiliarse a la mayor cantidad de consumidores, maximizando sus beneficios en la medida que consiguen crear una red más densa que, al crecer, se vuelve también más eficiente.
20. En línea con lo anterior, el CADE añade que aquella circunstancia es propia de negocios que separan el uso de un bien o servicio en particular, de su adquisición, es decir, este bien o servicio se comparte entre el poseedor del bien y terceras personas. Aquello siempre ha sido posible, a través del arrendamiento o el comodato de bienes, o la prestación de servicios, pero el modelo se ha fortalecido debido a la introducción de plataformas tecnológicas que facilitan la interacción entre consumidores y proveedores. Estas plataformas proveen un medioambiente virtual donde los consumidores tienen acceso a información respecto de productos que quieren usar temporalmente, mientras los proveedores tienen un acceso a una gran cantidad de

⁸ Dicho documento se refiere especialmente a la correlación existente entre los servicios de transporte privado mediante aplicaciones de teléfono móvil y los taxis tradicionales. Véase: *"Competition Effects of the Sharing Economy in Brazil: Has Uber's entry affected the cab-hailing app market from 2014 to 2016"*. Disponible en <http://en.cade.gov.br/topics/about-us/dee/working-paper-uber_01-2018.pdf> [última visita: 06.11.2018].

consumidores⁹. Consecuentemente, dichas plataformas compiten por resultar atractivas a ambos segmentos.

III.3. Servicios de estacionamientos

21. Estos servicios permiten que los usuarios, a través de sus teléfonos móviles, encuentren lugares para estacionar y, también, puedan pagar las tarifas de estacionamiento con cargo a algún medio de pago. Ninguna de las Partes desarrolla actualmente en Chile este negocio, pero BMW opera fuera del país este servicio, intermediando entre los operadores de estacionamientos y los usuarios finales, ya sea proveyendo estacionamientos en calles y avenidas de la ciudad, o en plazas de estacionamiento¹⁰.
22. Los servicios de estacionamiento requieren como insumo a las plataformas digitales, que por un lado dispongan de la información sobre la ubicación y disponibilidad de los estacionamientos provistos por operadores en cada localidad, los cuales podrán ser privados o públicos y que cobren una tarifa por su uso; mientras que por el otro lado, entreguen esta información al usuario que está en búsqueda de un estacionamiento.
23. Este segmento de la industria se trata de una actividad innovadora, con algunos competidores recientes, tales como EzyPark –en el aeropuerto de Santiago-. Las Partes, no obstante, no realizan esta actividad en Chile.

III.4. Servicios de recarga y movilidad multimodal

24. Finalmente, en cuanto a los servicios de recarga y movilidad multimodal, el primero se refiere a una plataforma web destinada a facilitar a usuarios encontrar la ubicación de estaciones de recarga para vehículos que utilizan energía eléctrica, cargar los vehículos, y pagar por dicho servicio, intermediando entre los conductores de vehículos eléctricos y los centros de recarga. El segundo se refiere a una plataforma que provee a los usuarios acceso a un amplio abanico de ofertas de transporte, permitiéndoles efectuar búsquedas, reservas, adquirir tickets y realizar pagos. Actualmente, las Partes no realizan ninguna de estas actividades en Chile.

IV. ANÁLISIS COMPETITIVO

25. Las Partes han señalado que, considerando los negocios incorporados en los *joint ventures*, no tienen traslape en territorio chileno y, de hecho, ni siquiera tienen presencia en Chile, con la única excepción de Beat¹¹. Tomando en cuenta aquella circunstancia, y habiendo sido confirmada producto de las diligencias desarrolladas en la investigación, se vuelve innecesario un análisis mayor en relación con riesgos horizontales de naturaleza unilateral, por cuanto la Operación no altera la

⁹ CONSEJO ADMINISTRATIVO DE DEFENSA ECONÓMICA de la República Federativa del Brasil. *Competition Effects of the Sharing Economy in Brazil: Has Uber's entry affected the cab-hailing app market from 2014 to 2016*, p. 6.

¹⁰ Correlativo Ingreso 04297-18, de fecha 10 de octubre de 2018, que da respuesta a Oficio ORD. N° 2071 de fecha 3 de octubre de 2018 por las Partes.

¹¹ Notificación, y presentación de las Partes de fecha 13 de septiembre de 2018, correlativo ingreso 03918-18.

competencia nacional en ningún mercado, siendo además innecesario atender a precisiones específicas de mercado relevante, pues ante una u otra definición las conclusiones de la investigación no se ven afectadas.

26. Sin embargo, esta División ha analizado de igual manera las diferentes hipótesis que podrían ser consideradas, particularmente lo relativo a posibles riesgos coordinados derivados de la interacción que se generará producto de la Operación entre dos actores activos en la producción y comercialización de automóviles destinados en la actualidad a Chile. Aquello, aun considerando lo afirmado por las Partes, quienes señalaron que *"no venden directamente desde la fábrica o por medio de sus subsidiarias, sino que las ventas de vehículos de pasajeros son canalizadas a través de sus redes de distribuidores mayoristas"*¹².
27. La Fiscalía ha señalado con anterioridad, que *"la industria automotriz se caracteriza por la existencia de un gran número de actores, observándose competencia entre las distintas marcas sujeta a las preferencias de los consumidores, pudiendo existir eventualmente diversos mercados relevantes según las características particulares de ellos"*¹³. Al respecto, para el caso en cuestión y conforme se mencionó antes, no es necesario para la presente investigación pronunciarse acerca de una definición precisa de mercado relevante, por cuanto ante cualquier definición posible no se vislumbran riesgos a la competencia.
28. En efecto, atendidos los antecedentes allegados a la investigación, se ha detectado la presencia de otros actores relevantes en la comercialización de automóviles en Chile¹⁴, incluyendo algunos en segmentos similares a los propios de las Partes. Lo anterior, plausiblemente, permitiría desestabilizar cualquier coordinación entre Daimler y BMW generado a partir de su interacción en los *joint ventures*. De esta manera, no resulta probable la verificación de efectos coordinados en virtud de la Operación.
29. Finalmente, cabe mencionar que, producto de la investigación, fue posible percibir que en Chile, actores de la industria no avizoraban la existencia de riesgos en virtud de la Operación, incluso argumentando que la misma podría ocasionar la existencia de ciertas eficiencias o innovaciones útiles y beneficiosas para los consumidores, ya que la Operación *"estaría abordando los desafíos que surgen de la movilidad urbana y haría más eficiente la satisfacción de las necesidades que están buscando y experimentando actualmente los usuarios para transportarse"*, aquello en un contexto en el que *"en los últimos años ha existido un cambio drástico en la dirección en la que se está moviendo el transporte en las ciudades y la tendencia actual está en optimizar la forma en (sic) desplazarlos en las calles"*¹⁵.

¹² Notificación, p. 4.

¹³ FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA. *Denuncia en contra de Maco S.A., Rol N 1681 FNE. Informe de Archivo*. 10 de agosto de 2012. Párrafo 7.

¹⁴ De acuerdo a ASOCIACIÓN NACIONAL AUTOMOTRIZ DE CHILE A.G., Informe del Mercado Automotor, septiembre de 2018, disponible vía web en <https://www.anac.cl/wp-content/uploads/2018/10/09-Informe-del-Mercado-Automotor-Septiembre-2018.pdf> [última visita: 06.11.2018], p. 13., las ventas de las marcas de las Partes en Chile no superarían el 2,5% y, en el mercado global, no superarían el 5,3%.

¹⁵ Respuesta del Automóvil Club de Chile de fecha 10 de octubre de 2018, correlativo ingreso 04286-18, al Oficio Ord. N° 2055 de fecha 28 de septiembre de 2018.

V. CONCLUSIONES

30. De este modo, conforme al análisis realizado, esta División ha llegado a la convicción de que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en los mercados involucrados. Por tanto, en atención a los antecedentes y al análisis realizado por esta División, se recomienda la aprobación de la Operación, salvo el mejor parecer del señor Fiscal.


APM


FERNANDO COLOMA RÍOS
JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

Santiago, 02 ENE. 2019

VISTOS:

1. La Notificación de Operación de Concentración de fecha 21 de agosto de 2018, correlativo ingreso 03479-18, relativa a una asociación entre Daimler AG y Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft ("**Partes**"), para el desarrollo de negocios de transporte urbano ("**Operación**").
2. El informe de aprobación remitido por el Jefe de la División de Fusiones (S) de la Fiscalía Nacional Económica, al Fiscal Nacional Económico (S) con fecha 8 de noviembre de 2018 ("**Informe**").
3. La resolución de fecha 9 de noviembre de 2018, que aprobó la Operación, pura y simplemente en los términos de la letra a) del artículo 54 del DL 211 ("**Resolución**").
4. Lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley N° 18.575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, y en los artículos 2°, 15, 59 y 62 de la Ley N° 19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los Órganos de la Administración del Estado ("**Ley N° 19.880**").
5. El documento denominado "*recurso administrativo de reposición*", presentado con fecha 20 de noviembre de 2018, por Daimler AG ("**Daimler**") y Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft ("**BMW**"), correlativo ingreso N° 04972-18 ("**Reposición**").

CONSIDERANDO:

1. Que la Reposición solicita enmendar supuestos errores de referencia contenidos tanto en el Informe como en la Resolución, sin impugnar la decisión de aprobación contenida en esta última, en los términos del artículo 59 de la Ley N° 19.880, que permite la interposición de este recurso ante el mismo órgano que dictó el acto que se impugna, dentro del plazo de cinco días.
2. Que, en síntesis, la Reposición solicita modificar lo siguiente:
 - a) Que se corrija en el Informe la referencia de la nota al pie N° 12, explicitando que la cita contenida en la página seis del informe se refiere a la complementación de la Notificación, y no al texto de ésta, como se indica en dicho pie de página;
 - b) Que el título III.4 del Informe se separe en dos títulos, uno para el análisis del servicio de recarga, y otro para el de movilidad multimodal;
 - c) Que se modifique el párrafo 5 del Informe, en el sentido de clarificar que Daimler Mobility Services GmbH posee acciones en una entidad que opera mediante la marca Beat;

- d) Que se cambie en el párrafo 4 del Informe el latinismo “i.e.”, representativo de la expresión “id est”, por alguna otra que haga referencia a la expresión “por ejemplo”; y
 - e) Cambiar, tanto en el Informe como en la Resolución, la expresión “Daimler A.G.” por “Daimler AG”.
3. Que, respecto de la letra a) del Considerando 2. precedente, esta Fiscalía no distingue ningún agravio que dicha referencia pueda causar a las Partes, por cuanto la cita contenida en el Informe no se aparta del texto expuesto por éstas en sus presentaciones, aun cuando lo citado haya sido dicho en la complementación de la notificación, y no en esta misma, la que para todos los efectos forma parte integrante de esta última.
 4. Que, respecto a la letra b) del Considerando 2. precedente, esta Fiscalía no distingue la existencia de ningún agravio en lo reclamado por las Partes, especialmente considerando que su alegación se refiere al uso de formas gramaticales en el Informe, las cuales, sin perjuicio de ello, a entendimiento de esta Fiscalía, cumplen suficientemente el rol de diferenciar categorías, ello en relación con la explicación del servicio de recargas y la movilidad multimodal.
 5. Que, respecto de la letra c) del Considerando 2. precedente, esta Fiscalía no ve agravio en lo reclamado por las Partes, por cuanto es habitual que, en empresas transnacionales, se sinteticen y simplifiquen a través de meras referencias ciertas situaciones de hecho, pasando por alto estructuras corporativas complejas que se encuentran detrás, lo que es acostumbrado y asumido por los terceros, interesados o no. Adicionalmente, ello no se aparta del texto expuesto por éstas en sus presentaciones. En todo caso, de conformidad al artículo 62 de la Ley N° 19.880, es posible para esta Fiscalía enmendar el párrafo 5 del Informe, como se hará a continuación.
 6. Que, respecto de la letra d) del Considerando 2. precedente, esta Fiscalía no ve agravio en lo reclamado por las Partes, más aún considerando que la página 2 de la notificación de la operación no menciona otras marcas y, literalmente señala: “vende vehículos bajo las marcas ‘Mercedes-Benz’ y ‘Smart’”.
 7. Que, finalmente, respecto de la letra e) del Considerando 2 precedente, esta Fiscalía no ve agravio en lo reclamado por las Partes, por cuanto el uso o no de puntos en la abreviatura en ningún caso provocará una confusión respecto de la identidad o forma legal de la sociedad.
 8. Que, consecuentemente, esta Fiscalía por el presente acto rechaza el recurso de reposición interpuesto, en todas sus partes.
 9. Sin perjuicio de lo anterior, esta Fiscalía procede a enmendar, de oficio, de conformidad a lo preceptuado en el artículo 62 de la Ley N° 19.880, lo siguiente: en la página 2 del Informe, se reemplaza íntegramente el párrafo 5, por el texto siguiente: “Daimler, indirectamente, controla la compañía que opera en Chile la marca Beat, y es uno de los pioneros en el campo de servicios innovadores de transporte”.

RESUELVO:

- 1.- **NO HA LUGAR**, al Recurso de Reposición interpuesto contra la resolución de fecha 9 de noviembre de 2018, y el Informe de la División de Fusiones de fecha 8 de noviembre de 2018, mediante escrito de fecha 20 de noviembre de 2011.
- 2.- **MODIFÍQUESE** el texto del Informe de Aprobación de la División de Fusiones de fecha 8 de noviembre de 2018, que recomienda aprobar la operación de concentración analizada bajo el rol F152-2018, en los términos del Considerando 9 de esta Resolución.
- 3.- **ANÓTESE Y COMUNÍQUESE.**

Rol FNE F152-2018.

leal
LLS



Felipe Cerda Becker
FELIPE CERDA BECKER
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S)