

ANT: Adquisición de control en activos de la marca First por parte de Inversiones Mitta SpA.
Rol FNE F223-2019.

MAT: Informe de aprobación.

Santiago, 06 FEB 2020

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO
DE : JEFE DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

De conformidad a lo dispuesto en el Título IV 'De las Operaciones de Concentración' 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**"), presento a usted el siguiente informe relativo a la operación de concentración del antecedente, recomendando la aprobación de la misma en forma pura y simple en virtud de las razones que a continuación se exponen:

I. ANTECEDENTES

A. Investigación

1. Con fecha 29 de noviembre de 2019, mediante documento ingreso correlativo N° 05324-19 ("**Notificación**"), se comunicó a la Fiscalía Nacional Económica ("**Fiscalía**") la eventual adquisición de control sobre los activos de Vehículos de Renta Limitada ("**Vendedora**") por parte de Autorentas del Pacífico SpA ("**ADP**") y Leasing del Pacífico SpA ("**LDP**", ambas en conjunto, las "**Compradoras**", y en conjunto con la Vendedora, "**Partes**") (a todo, "**Operación**").
2. Posteriormente, con fecha 10 de diciembre de 2019, esta Fiscalía dictó resolución de falta de completitud de la Notificación. Luego, con fecha 16 de diciembre de 2019, mediante documentos ingreso correlativo N°5672-19 y N°05673-19, respectivamente, las Partes solicitaron que se les eximiera de acompañar determinados antecedentes, y complementaron la Notificación ("**Complemento**").
3. De conformidad a lo señalado en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, con fecha 30 de diciembre de 2019, la Fiscalía instruyó el inicio de la investigación de la Operación¹, bajo el Rol FNE F223-2019 ("**Investigación**"), con miras a evaluar los efectos que la eventual materialización de la Operación tendría sobre la competencia.

¹ En atención al Complemento de la Notificación, de fecha 16 de diciembre de 2019, y la resolución de la FNE que acogió la solicitud de las Partes referida a la exención de acompañar determinados antecedentes, de fecha 30 de diciembre de 2019.

B. Partes de la Operación

4. En cuanto a las Compradoras, ADP es una sociedad por acciones constituida bajo las leyes de la República de Chile, que desarrolla el negocio de arriendo de vehículos (*rent a car* o “**RAC**”) y el negocio de *leasing* operativo de flotas de vehículos para empresas (“**LOP**”). Actualmente opera bajo la marca MITTA, y hasta marzo de 2019 fue licenciataria de la marca Hertz para Chile².
5. Por su parte, LDP es una sociedad por acciones constituida bajo las leyes de la República de Chile, dedicada al *leasing* financiero en favor de ADP, es decir, a proveer los medios para el financiamiento de la adquisición de los vehículos que ADP utiliza en su negocio. Esta última es la sociedad matriz de Comercializadora Don Carlos SpA, entidad que gestiona la liquidación y venta de los vehículos del negocio de RAC y LOP que son dados de baja de la operación por ADP.
6. La sociedad matriz de las Compradoras es Inversiones Mitta SpA, entidad de propiedad de Sociedad de Inversiones Tajamar Limitada y Mitsui & Co (“**Mitsui**”)³. Mitsui es el único importador en Chile de vehículos nuevos Toyota y Lexus, a través de Toyota Chile S.A.
7. La Vendedora, Vehículos de Renta Limitada, es una sociedad constituida bajo las leyes de la República de Chile, dedicada al negocio *rent a car*, *leasing* operativo –operando bajo la marca First–, así como a la venta al por menor de vehículos nuevos o usados, la explotación de estacionamientos y parquímetros, y otras actividades de transporte de pasajeros por vía terrestre.

C. Operación

8. La Operación consiste en la compra de activos de propiedad de la Vendedora por parte de ADP y LDP. Dichos activos consisten en: (i) flota de vehículos; (ii) contratos de *leasing* operativo y de *rent a car*; (iii) contratos de *leasing* financiero o en modalidad *buybacks*; (iv) inventario; (v) derechos de propiedad intelectual respecto a las marcas “FIRST” y “FIRST LA LLAVE QUE LO LLEVA”, además de los dominios en internet de www.firstrentacar.cl y www.first.cl; y (vi) contratos con entidades públicas (“**Activos**”).
9. Esta División considera que los Activos que son objeto de la Operación son relevantes y sustanciales, en la medida que el cambio de control sobre los mismos es suficiente para producir un impacto en el mercado, ya que los mismos permiten a su titular el desarrollo de las actividades de RAC y LOP de forma continua y durable, otorgándole a las Compradoras la capacidad de reforzar su posición competitiva. Por lo tanto, la Operación sería una de aquellas contempladas en el artículo 47 letra d) del DL 211.

² No obstante lo anterior, ADP [x], [1]. Notificación, pág. 4., y respuesta a Oficio Ordinario N°00139. Para los efectos del presente Informe, la numeración presentada entre corchetes (“[.]”) se refiere a información de carácter confidencial de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 39 letra a) del DL 211. Dicha información se presenta en el Anexo I. Información Confidencial del presente Informe.

³ Titulares de un [x] respectivamente [2].

II. INDUSTRIA

10. En atención a que, de acuerdo a lo afirmado por las Partes en la Notificación y a la información pública disponible, las actividades de las Compradoras –incluyendo las entidades de su grupo empresarial– y las actividades que se llevan a cabo mediante la explotación de los Activos sólo coinciden en *rent a car*, *leasing* operativo y la comercialización de vehículos usados, esta sección del Informe se enfocará en dichas actividades⁴.
11. El *rent a car* o RAC consiste en el servicio de arriendo de vehículos, por períodos cortos de tiempo –diario, semanal o mensual–. En general, cada compañía ofrece diversos tipos de vehículos livianos y medianos, tales como vehículos de pasajeros, *sport utility vehicle* o SUV, todo terreno, *minivan*, camionetas o furgones, para lograr satisfacer las necesidades de diversos tipos de clientes. Este servicio se presta tanto a personas naturales –típicamente turistas nacionales y extranjeros– como a empresas. La competencia en RAC se da principalmente respecto a la variable precio. En general el vehículo se debe retirar en una sucursal⁵ en condiciones óptimas para su uso, estando a cargo de la compañía su limpieza, mantención y permisos, siendo devuelto en la misma al cabo del período acordado. Las sucursales se ubican en los diversos aeropuertos a lo largo de Chile, o dentro de los radios urbanos de las ciudades.
12. Los servicios de RAC pueden ser contratados por vía remota –vía web o telefónica–, o presencialmente. Con respecto al canal web, se pueden efectuar reservas en la misma página de la compañía arrendadora, o mediante *brokers* que intermedian estos servicios. La posibilidad de efectuar reservas en internet permite a los consumidores finales comparar precios, de un modo sencillo y poco costoso.
13. Las empresas que contratan servicios de *rent a car* para sus trabajadores tienen la posibilidad de celebrar acuerdos marcos, con vigencia típicamente anual, que les permiten llegar a mejores condiciones de los precios RAC.
14. Por otro lado, el *leasing* operativo o LOP consiste en el servicio de arriendo de flotas de vehículos livianos y medianos personalizados a las necesidades del cliente, exclusivamente personas jurídicas, por un período no menor a 12 meses. Este servicio incluye la administración y mantención de la flota, abarcando gestión de documentación, permisos, seguros contra accidentes, mantenciones rutinarias, cambio de neumáticos, y en casos de siniestros, la provisión de vehículos de reemplazo. Para prestar los servicios de mantención, el oferente de LOP puede tener y administrar talleres propios, o celebrar convenios con talleres independientes.
15. Los servicios de LOP se comercializan mediante licitaciones públicas o privadas, a solicitud de cotizaciones por empresas demandantes, o mediante propuestas a clientes determinados. En general, las compañías que ofrecen *leasing* operativo adquieren los vehículos que arriendan a las empresas sólo una vez que acuerdan las condiciones de

⁴ Para efectos del presente informe, en lo sucesivo se considerará que el concepto de Partes abarca a las Compradoras, y a las actividades que se llevan a cabo mediante la explotación de los Activos.

⁵ Cabe destacar que los clientes empresa también tiene la opción de que sea entregado en una ubicación distinta, sujeto a un costo adicional.

dichos contratos con éstas, a diferencia de los servicios RAC, en que el oferente tiene una flota de vehículos disponible para el arriendo.

16. Con el objeto de proveer los servicios de RAC y LOP, los oferentes deben adquirir vehículos nuevos de diversas marcas, ya sea para mantener una flota disponible para arrendamiento con variedad para el consumidor, en el caso de *rent a car*, o una vez que se haya acordado el contrato en que se detallan las características de la flota, incluyendo marca y modelo, en el caso del *leasing* operativo. En general, las compañías de RAC y LOP se relacionan con concesionarios para la adquisición de vehículos nuevos, aunque en ciertos casos los distribuidores mayoristas de vehículos –quienes importan los vehículos a Chile y distribuyen a las concesionarias– tienen relación directa con los grandes oferentes de RAC y LOP.
17. Finalmente, es común que las empresas que ofrecen servicios de RAC y LOP se dediquen también a la comercialización de vehículos usados, es decir, a la venta de aquellos vehículos que dejan de ser destinados para arrendamiento y *leasing* operativo, al haber cumplido su ciclo de vida útil. Esta venta se realiza mediante sucursales propias, subastas, comercializadores mayoristas o páginas web, siendo demandados tanto por personas naturales como jurídicas.

III. MERCADO RELEVANTE

A. Mercado relevante de producto

18. En la Notificación las Partes consideran como adecuados a los siguientes mercados de producto: (i) servicio de *rent a car*, y (ii) servicio de *leasing* operativo⁶. Adicionalmente, en el Complemento las Partes identifican como mercado relevante plausible la comercialización de vehículos livianos y usados.
19. En pronunciamientos previos de esta Fiscalía⁷⁻⁸, se ha señalado que los servicios de *rent a car* y *leasing* operativo constituirían mercados diferenciados, pues tienen por objeto satisfacer necesidades distintas, su forma de contratación difiere y los contratos en virtud de los cuales se prestan los servicios RAC y LOP tienen una extensión de tiempo diversa, lo cual fue posible confirmar en la presente Investigación. Asimismo, fue posible descartar mayores segmentaciones dentro de los servicios de RAC⁹ y LOP¹⁰, en concordancia con las decisiones anteriores de esta Fiscalía.

⁶ Notificación, pág. 33 y ss.

⁷ Informe de aprobación de Operación de concentración entre Mitsui & Co. y Sociedad Inversiones Tajamar Ltda. para participación en negocio de arriendo de vehículos y otros, Rol FNE F119-2018 (“Informe de aprobación Mitsui - Tajamar”), párrafo 32, e Informe de aprobación de Adquisición de control en Rentas y Servicios S.A. por parte de Inversiones Siemel S.A., Rol FNE F210-2019, párrafo 12.

⁸ En el mismo sentido se ha pronunciado la Comisión Europea en los casos M.6333 BMW/ ING Car Lease y M.8309 Volvo Car Corporation/ First Rent a Car.

⁹ En los casos M. 8309 Volvo Car Corporation/ First rent a car y M.6333 BMW/ Ing Car Lease, la Comisión Europea ha estimado plausible distinguir entre servicio de RAC corporativo y con propósito de ocio, aunque ha dejado abierta la definición exacta de mercado. Para efectos de la presente Investigación, se descartaron segmentaciones dentro del mercado de *rent a car*, ya que los actores ofrecen ambos servicios indistintamente. Véase declaraciones de actores de la industria, [3] [4].

¹⁰ Tanto en el Informe de aprobación Mitsui - Tajamar como en esta Investigación, fue posible descartar mayores subdivisiones en el servicio, v.gr. segmentaciones por tipo de industria del demandante, ya que esta División pudo constatar evidencia de sustituibilidad desde la perspectiva de la oferta. Véase declaraciones de actores de la industria, [3] [4] [5].

20. En cuanto a la comercialización de vehículos livianos y medianos, en pronunciamientos anteriores esta Fiscalía¹¹ ha considerado plausible realizar una segmentación entre vehículos nuevos y usados¹², dejando abierta la definición exacta de mercado relevante. También se señaló que es posible subsegmentar entre vehículos de pasajeros, SUV, camionetas y vehículos comerciales¹³. En la presente Investigación, se ha optado por dejar abierta la definición de mercado relevante, pues en ningún caso cambiarían las conclusiones del presente análisis¹⁴.

B. Mercado relevante geográfico

21. En relación al mercado de *rent a car*, las Partes plantean una dimensión geográfica de carácter nacional¹⁵ en virtud de la flexibilidad de la oferta a largo del país, y debido a la existencia de complementariedad entre sucursales que prestan servicios de RAC al incluir el servicio adicional de *drop-off*¹⁶.

22. En cuanto al mercado de RAC, en pronunciamientos previos de esta Fiscalía se ha determinado que su alcance geográfico es nacional. Sin perjuicio que en la presente Investigación fue posible confirmar dicho alcance, especialmente en base a consideraciones desde la oferta, existiría evidencia de que zonas extremas del país podrían constituir un mercado diferente¹⁷. Adicionalmente, desde la perspectiva de la demanda, existen elementos que permiten entender que, para el consumidor, este mercado tendría un alcance geográfico más reducido. No obstante lo anterior, se ha optado por dejar abierta la dimensión geográfica del mercado¹⁸, pues aun analizando definiciones más estrechas que la nacional, las conclusiones arribadas en la presente Investigación no se verían alteradas.

23. En cuanto al mercado de *leasing* operativo, las Partes señalan que tendría una extensión nacional¹⁹, pues el servicio es ofrecido con independencia de la ubicación de la empresa que lo requiere –en razón de la duración de los contratos–, y las compañías de LOP son flexibles para ofrecer el servicio a lo largo del país. En pronunciamientos previos, la Fiscalía ha definido al ámbito geográfico del mercado LOP como nacional²⁰. Para efectos

¹¹ Véase Informe de aprobación de Adquisición de control de Grupo Coseche por parte de Inversiones GAC S.A., Rol FNE F200-2019 (“Informe de aprobación Grupo Coseche”). En la misma línea se ha pronunciado la Comisión Europea: M.7747 PGA/MSA y M.6958 CD&R/ We Buy Any Car.

¹² En el Informe de aprobación Grupo Coseche se expone que las dinámicas competitivas entre la comercialización de vehículos nuevos y usados serían distintas.

¹³ Informe de aprobación Grupo Coseche, párrafo 44.

¹⁴ En razón que las participaciones de las Partes no supera un 5% bajo cualquiera de las definiciones de mercado relevante mencionadas.

¹⁵ Notificación, pág. 34.

¹⁶ Esto es, la entrega en una sucursal distinta a la de retiro por parte del consumidor.

¹⁷ En particular, los servicios de *rent a car* en la Región de Magallanes tendría características propias que la diferenciarían del resto del país, tales como: (i) tarifas más altas (alrededor de un 50% más elevadas, en base a información pública disponible en diversas páginas web de competidores); (ii) la existencia de actores que operan en esta zona a través de franquicias o socios locales; (iii) una flota de vehículos fija –pues los costos de traslado son elevados–, al contrario del resto del país donde el número de vehículos por sucursal es flexible. Véase declaraciones de actores de la industria, [3] [4].

¹⁸ En decisiones anteriores, esta Fiscalía no ha definido en forma precisa el mercado relevante geográfico. Véase Informe de aprobación Mitsui – Tajamar, párrafo 37.

¹⁹ Notificación, pág. 38.

²⁰ Véase Informe de aprobación Mitsui – Tajamar, párrafo 39.

de la Investigación²¹, esta División ha confirmado lo señalado por las Partes, coincidiendo en que la dimensión geográfica del mercado sería nacional.

24. Por último, con respecto a la comercialización de vehículos livianos y medianos usados, las Partes identifican un mercado geográfico de carácter nacional en virtud de la flexibilidad existente en la venta de los vehículos y la disminución del costo de traslado. Anteriormente, esta Fiscalía ha dejado abierta la definición de mercado, si bien se tuvieron presente antecedentes que permitirían determinar una dimensión nacional²². Para efecto de la presente Investigación, esta División estima que no es necesario realizar una definición exacta de la dimensión geográfica del mercado, pues al analizar cualquier definición plausible no cambiarían las conclusiones del presente análisis.

IV. ANALISIS COMPETITIVO

25. A continuación se presenta un análisis sobre los efectos, tanto horizontales como verticales, que la Operación tendría sobre la competencia. Con respecto a la dimensión horizontal, se analizarán los servicios en que la actividad de las Partes se traslapa: RAC, LOP y comercialización de vehículos livianos y medianos usados. En cuanto a la dimensión vertical, se analizará el mercado aguas arriba de provisión de vehículos livianos y medianos nuevos, y el mercado aguas abajo de servicios RAC y LOP.

A. Dimensión Horizontal

a. *Rent a car*

26. En la Tabla N°1 se presentan las participaciones de los principales actores en el mercado RAC.

Tabla N°1: Participaciones ventas y flota RAC a nivel nacional. 2016-2018

Empresa	2016		2017		2018	
	Ventas	Flota	Ventas	Flota	Ventas	Flota
Mitta	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
First	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%
Partes	[30-40]%	[20-30]%	[30-40]%	[20-30]%	[30-40]%	[20-30]%
Tattersall	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
Econorent	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
Avis Budget	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
Rossetot	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
Chilean Rent a Car	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
Alamo	[0-5]%	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
West	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Seelmann	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Euro Rent a Car	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Salfa	-	-	-	-	[0-5]%	[0-5]%
Grand	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%

²¹ Véase declaraciones de actores de la industria, [3] [4] [5].

²² Informe de aprobación Grupo Coseche, párrafo 48.

Total general	100%	100%	100%	100%	100%	100%
IHH post Operación					1.996	1.584
Δ IHH					232	210

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de las Partes y terceros²³.

27. La información anterior da cuenta que en el año 2018 las Partes detentarían un [30-40]%²⁴ y [20-30]%²⁵ de participación conjunta en ventas y flota, respectivamente. En ambos casos, al analizar la variación del índice Herfindahl Hirschman ("IHH") se superarían los umbrales señalados en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración de la FNE ("Guía")²⁶.
28. Sin perjuicio de lo anterior, cabe hacer presente que la información contenida en la Tabla N°1 considera exclusivamente a los principales competidores de las Partes con mayor presencia a nivel nacional, sobreestimando sus participaciones. Así, quedarían excluidos del análisis de participaciones de mercado y del índice IHH diversos actores que sin bien cuentan con un número más acotado de sucursales en ciertas localidades del país, sí ejercerían cierto grado de presión competitiva a las Partes y a los demás actores considerados en la Tabla N°1. A mayor abundamiento, cabe tener en consideración que el traslape en las actividades de Mitta y First se vería materializado en ocho de las regiones del país, en las cuales existen al menos otros siete competidores con presencia en distintas ciudades del país²⁷.
29. Asimismo, la información contenida en la Tabla N°1 evidencia que la participación de mercado en ventas de las Partes no ha aumentado en los últimos tres años, sino que por el contrario ha disminuido levemente, en un mercado que además ha incrementado su tamaño en un 17,7% entre 2016 y 2018²⁸⁻²⁹.

²³ Véase respuesta a Oficio Ordinario N°0004, Ordinario N°0005, Ordinario N°0006 y Circ. Ordinario N°0002 todos del año 2020.

²⁴ [7].

²⁵ [8].

²⁶ Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración de la FNE, octubre 2012, disponible en: <<https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2012/10/Guia-Fusiones.pdf>> [última visita: 19.12.2019]. Si bien esta Fiscalía dejó sin efecto la Resolución Exenta N°1118 de 2012 que aprobó la Guía, en virtud de Resolución Exenta N°331 de 2017, los aspectos sustantivos de la misma siguen vigentes, en atención al Considerando 4 de dicha resolución.

²⁷ La Región de Tarapacá presentaría al menos nueve competidores adicionales a las Partes; la Región de Antofagasta, doce; la Región de Atacama y la Región de Coquimbo, ocho; la Región Metropolitana, catorce; la Región del Biobío diez; la Región de la Araucanía siete, y la Región de los Lagos, once.

²⁸ Véase respuesta a Oficio Ordinario N°0004, Ordinario N°0005, Ordinario N°0006 y Circ. Ordinario N°0002 todos del año 2020.

²⁹ Es relevante indicar que Mitta mantiene un acuerdo de fidelización con LATAM, en virtud del cual, desde septiembre de 2015, los socios LATAM Pass pueden acumular millas al arrendar un auto con Mitta, y acceder a un descuento en la tarifa. Sin embargo, cabe mencionar que, de los antecedentes de la Investigación, se constata que la vigencia de este convenio no ha generado necesariamente un aumento en las participaciones de mercado de Mitta en el mercado de RAC, según evidencia la Tabla N°1. En la misma línea, los actores de la industria no mencionaron esta clase de beneficios al consumidor como una variable competitiva relevante. Finalmente, existe una serie de otros comercios con los cuales las compañías de *rent a car* pueden acordar convenios, tales como casas comerciales, hoteles y agencias de viaje.

30. Por otro lado, diversos competidores de las Partes presentan capacidad ociosa³⁰, siendo posible para ellos reaccionar frente a un eventual aumento de precios de la entidad resultante de la Operación, pudiendo ejercer en definitiva una presión competitiva eficaz.
31. A mayor abundamiento, cabe señalar que recientemente se produjeron dos entradas a la industria. Por un lado, Gama Leasing –oferente de servicios LOP– entró a este mercado con la marca Sixt³¹. Por otro, Salfa, distribuidor minorista de vehículos y oferente de LOP, ingresó al mercado de RAC durante el año 2018. Así, la expansión de otros actores presentes en mercados relacionados, como LOP, permite concluir que existiría presión competitiva suficiente para impedir posibles efectos anticompetitivos después de la eventual materialización de la Operación.
32. En razón de lo señalado precedentemente, esta División considera que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en el mercado de *rent a car*.

b. Leasing operativo

33. A continuación, se presentan las participaciones de mercado de los principales competidores de este mercado.

Tabla N°2: Participaciones ventas y flota LOP a nivel nacional. 2016-2018.

Empresa	2016		2017		2018	
	Ventas	Flota	Ventas	Flota	Ventas	Flota
Mitta	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
First	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Partes	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
Arval Relsa	[20-30]%	[10-20]%	[20-30]%	[10-20]%	[20-30]%	[10-20]%
Tattersall	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
Salfa	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
Gama Leasing	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[10-20]%	[5-10]%	[10-20]%
Econorent	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Grand	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Avis Budget	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
West	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Alamo	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Total general	100%	100%	100%	100%	100%	100%
IHH post Operación					1752	1752
Δ IHH					150	129

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de las Partes y terceros³².

³⁰ Véase respuesta a Oficio Ordinario N°0004, Ordinario N°0005, Ordinario N°0006 y Circ. Ordinario N°0002 todos del año 2020.

³¹ La actividad en RAC a través de la marca Sixt se inició el 1 de octubre de 2019, por lo cual, dicha información no se incluye en la Tabla N°1.

³² Véase respuesta a Oficio Ordinario N°0004, Ordinario N°0005, Ordinario N°0006 y Circ. Ordinario N°0002 todos del año 2020.

34. La información anterior da cuenta que las Partes detentan un [20-30]%³³ y [20-30]%³⁴ de participación conjunta en ventas y flota, respectivamente. En relación a la variación del índice IHH, si bien se trataría de un escenario medianamente concentrado, en ninguno de los dos casos se superan los umbrales señalados en la Guía.
35. Adicionalmente, en este mercado participan múltiples actores, algunos de los cuales tienen planes de expansión, o han recibido inversiones para tal efecto³⁵.
36. A mayor abundamiento, este no sería un mercado particularmente diferenciado, dado que se compite principalmente por precio del servicio³⁶. Lo anterior ocurre ya que todos los oferentes de LOP tendrían la capacidad de proveer aquellos vehículos que los clientes soliciten³⁷.
37. En atención a que: (i) no se superan los umbrales establecidos en la Guía; (ii) a la cantidad de competidores y la competitividad del presente mercado; y (iii) que no concurren circunstancias especiales contempladas por la Guía que ameriten un análisis en mayor profundidad³⁸, esta División considera que la Operación no generaría riesgos para la competencia.

c. Comercialización de vehículos livianos y medianos usados

38. La participación conjunta de las Partes en la comercialización de vehículos livianos y medianos usados alcanzaría un [0-5]%³⁹ a nivel nacional y el cambio del índice IHH⁴⁰ una vez perfeccionada la Operación sería de 5, no superando por tanto los umbrales establecidos en la Guía.
39. Adicionalmente a lo señalado cabe considerar que en este mercado existe una diversidad de canales de comercialización, ya que los consumidores pueden cotizar y comprar el producto en concesionarias –existiendo algunas especializadas en este segmento⁴¹–, o en portales web dedicados a la venta de automóviles⁴². Por tanto, esta División estima que relación con este mercado, la Operación no generaría riesgos a la competencia.

³³ [9].

³⁴ [10].

³⁵ Al respecto, véase noticia sobre inversión de Société Générale en ALD Automotive: <<http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=433905>> [última visita: 03.02.2020], y noticia de compra de Avis-Budget por parte de Grupo Angelini: <<https://www.latercera.com/la-tercera-pm/noticia/grupo-angelini-acuerda-compra-de-avis-budget/861844/>> [última vista: 03.02.2020].

³⁶ Como se mencionó *supra*, los clientes de LOP licitan la provisión de este servicio o, en su defecto, cotizan con distintos competidores

³⁷ Sin perjuicio de lo anterior, los clientes también consideran la solvencia de la empresa y experiencia en la industria. Véase Informe de aprobación Mitsui - Tajamar. Adicionalmente, véase tomas de declaración actores de la industria, [6].

³⁸ En efecto, las Partes no serían competidores especialmente innovadores en la industria, comercializando servicios fundamentalmente estandarizados.

³⁹ [11].

⁴⁰ En el mercado de comercialización de vehículos livianos y medianos usados es posible segmentar según tipo de vehículo, entre aquellos de pasajeros, SUV, camionetas, y comerciales. Asumiendo un escenario conservador en que la totalidad de estos vehículos comercializados por las Partes durante 2018 correspondiesen a una misma categoría, la participación de las Partes alcanzaría menos de un [0-5]% para cada segmento, salvo con respecto a vehículos comerciales, en que no superaría un [5-10]%. [14]

⁴¹ Tales como Bruno Fritsch, Piamonte, Dumay, entre otras.

⁴² Entre ellos Chileautos.cl, que recibe 515 millones de búsquedas <<https://www.chileautos.cl/noticias/detalle/radiografia-semestral-chileautos-fenomeno-suv-imparable-busquedas-y->

B. Dimensión Vertical

40. Los vehículos livianos y medianos nuevos son el principal insumo para la provisión de los servicios de RAC y LOP. En este sentido, la Operación generaría una relación vertical entre Mitsui, comercializadora exclusiva en el país de vehículos marca Toyota –que ya opera con Mitta–, y First⁴³, produciéndose por tanto un incremento de la participación en los mercados aguas abajo, RAC y LOP. A este respecto, esta División analizó la posibilidad de verificarse, en virtud de tal relación, la hipótesis de bloqueo de insumos y de bloqueo de clientes en el mercado de RAC y LOP, analizando la concurrencia de habilidad, incentivos y efectos para el acaecimiento de dichos riesgos⁴⁴.
41. En relación a una estrategia de bloqueo de insumos, se mantendría una estructura de mercado similar a la analizada con respecto al Informe de aprobación Mitsui – Tajamar. En particular, Toyota representa únicamente el 7,2% de los vehículos livianos y medianos nuevos comercializados a nivel nacional y nunca superior a un 10% al subsegmentar por categoría de vehículo motorizado⁴⁵, existiendo diversas marcas de similar prestigio⁴⁶. Así, los terceros proveedores de los servicios de RAC y LOP contarían con una serie de opciones para abastecerse de este insumo, sin que Toyota constituya uno esencial⁴⁷. A mayor abundamiento, en la actualidad no existirían contratos de exclusividad entre Toyota Chile y Mitta⁴⁸, ni restricciones para que competidores de las Partes accedan a vehículos de esta marca⁴⁹. Por lo tanto, la entidad resultante de la Operación no contaría con la habilidad para llevar a cabo un bloqueo de insumos.
42. Con respecto a una estrategia de bloqueo de clientes, First y Mitta representaría un porcentaje menor en la compra de vehículos nuevos, ya que dicha demanda no está conformada exclusivamente por las compañías de RAC y LOP, sino que también por clientes finales. Así, asumiendo escenario extremo, en que Mitta y First renovaran la totalidad de su flota, sólo alcanzarían el [0-5]%⁵⁰ de las compras de vehículos livianos y medianos nuevos⁵¹, y en particular, dentro de la categoría de clientes que proveen los

publicaciones-son-las-que-mas-crecen-en-la-web--16033/> [última vista: 03.02.2020], Demotores.com, Autosusados.cl Autocosmos.com Amotor.cl, Yapo.cl

⁴³ La relación vertical entre Mitta y Mitsui fue evaluada por esta Fiscalía a propósito de la Investigación Rol FNE F119-2018, según refleja el Informe de aprobación Mitsui - Tajamar.

⁴⁴ Conforme los criterios de análisis utilizados por: COMISIÓN EUROPEA, Directrices para la evaluación de las concentraciones no horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas, pp. 11 y 17. Disponible vía web en <[https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018\(03\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018(03)&from=EN)> [Última visita: 04 de febrero de 2019].

⁴⁵ Informe CAVEM Anuario Automotor 2018 pág. 46, disponible en: <<https://www.cavem.cl/informes/5d4315d771855.pdf>> [última visita: 29.01.2020]. En caso que se subsegmente el mercado, analizando las participaciones para venta de vehículos de pasajero, SUV, camionetas y vehículos comerciales por separado, la participación de Toyota no supera el 10% en ningún segmento.

⁴⁶ [En relación a LOP] “Toyota, Mitsubishi y Nissan deben ser las 3 principales marcas y Chevrolet eventualmente” véase tomas de declaración actores de la industria, [4].

⁴⁷ Así, en Informe de aprobación Mitsui - Tajamar, y según consta en tomas de declaración de actores de la industria, [4] [6].

⁴⁸ Véase respuesta a Oficio Ordinario N°0139.

⁴⁹ Véase tomas de declaración actores de la industria, [4].

⁵⁰ [12].

⁵¹ Según información proporcionada en la Notificación, e Informe CAVEM Anuario Automotor 2018, pág. 46, disponible en: <<https://www.cavem.cl/informes/5d4315d771855.pdf>> [última visita: 29.01.2020].

servicios de RAC y LOP, alcanzarían el [20-30]%⁵². Lo anterior, permite concluir a esta División que no existiría habilidad para aplicar una estrategia de bloqueo de clientes.

V. CONCLUSIONES

43. En atención a los antecedentes y el análisis realizado, esta División ha llegado a la conclusión que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en los mercados involucrados. Por lo tanto, se recomienda aprobar la Operación de manera pura y simple, salvo el mejor parecer del señor Fiscal. Ello, sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados analizados.

Saluda atentamente a usted,


PJO




ANÍBAL PALMA MIRANDA
JEFE DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

⁵² [13]. Véase respuesta a Oficio Ordinario N°0004, Ordinario N°0005, Ordinario N°0006 y Circ. Ordinario N°0002 todos del año 2020.