FISCALIA NACIONAL ECONOMICA

ANT.: Adquisición de control en Dercorp EX SpA, Dercorp CL SpA y sus filiales por parte de Inchcape plc y otros.
Rol FNE F326-2022.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 9 de noviembre de 2022

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFA DE 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 modificaciones posteriores ("**DL 211**"), presento a usted el siguiente informe ("**Informe**"), relativo a la operación de concentración del Antecedente, recomendando su aprobación, de manera pura y simple, por las razones que a continuación se explican:

I. ANTECEDENTES

i. Investigación

1. Con fecha 11 de agosto de 2022, mediante documento de ingreso correlativo N°27.963-22 ("**Notificación**"), Inchcape plc ("**Inchcape Matriz**"), Inchcape International Holdings Limited ("**Inchcape International**"), Índigo Chile Holdings SpA ("**Índigo Chile**") e Inchcape Automotriz Chile S.A. ("**Inchcape Automotriz**" y, todas conjuntamente, las "**Adquirentes**" o "**Inchcape**") y Cerro Mayo SpA ("**Cerro Mayo**"), DT Huillinco SpA ("**DT Huillinco**") y Peñuelas Corp SpA (y, conjuntamente con Cerro Mayo SpA y DT Huillinco SpA, "**Vendedores**"[1], y todos ellos, en conjunto con las Adquirentes, "**Partes**"), notificaron a esta Fiscalía Nacional Económica ("**Fiscalía**" o "**FNE**") la operación de concentración consistente en la adquisición del 100% de Dercorp CL SpA ("**Dercorp CL**") por parte de Inchcape Automotriz y la fusión por absorción, a través de Índigo Chile, de Dercorp EX SpA ("**Dercorp EX**"[2] y, en conjunto con Dercorp CL, las "**Entidades Objeto**" o "**Grupo Derco**") ("**Operación**")[3].

2. Con fecha 26 de agosto de 2022, la Fiscalía emitió resolución por falta de completitud de la Notificación, en conformidad al artículo 50 del DL 211. Posteriormente, con fecha 8 de septiembre de 2022, mediante documento de ingreso correlativo N° 29.628-22 ("**Complemento**"), las Partes subsanaron los errores y omisiones de la Notificación identificados por la FNE.

[1] Los Vendedores corresponden a sociedades a través de las cuales los hermanos Juan Pablo, Felipe y Carolina Del Río participan en las Entidades Objeto.
[2] Esta actúa como la sociedad *holding* de los negocios desarrollados por el Grupo Derco en el extranjero, sin perjuicio de tener algunas filiales constituidas en Chile. Notificación, párr. 5.
[3] Notificación, p. 1. En relación al detalle de la Operación, véase párrafo 9 de este Informe.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

3. Conforme a lo señalado en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, con fecha 26 de septiembre de 2022 la Fiscalía instruyó el inicio de la investigación de la Operación bajo el rol FNE F326-2022 ("**Investigación**").

ii. Partes de la Operación

4. Inchcape Automotriz e Índigo Chile son sociedades chilenas que forman parte de un grupo empresarial inglés controlado por Inchcape Matriz ("**Grupo Inchcape**"), una sociedad constituida en Inglaterra cuyas acciones se transan en la Bolsa de Valores de Londres[4].

5. En Chile, el Grupo Inchcape participa en: (i) la importación y distribución mayorista de vehículos, siendo el único actor que importa en Chile vehículos de las marcas 'Subaru', 'DFSK', 'Geely', 'BMW', 'Mini', 'Rolls Royce', 'Volvo', 'Jaguar', 'Land Rover', 'Porsche', motocicletas 'MOTORRAD' y camiones 'Hino'; (ii) la comercialización minorista de vehículos (*i.e.* venta a cliente final); (iii) la venta de vehículos usados; (iv) la importación y comercialización de partes o repuestos para los vehículos del conjunto de marcas que comercializa; y (v) la prestación de servicios de post venta[5-6].

6. Asimismo, Inchcape cuenta con una alianza comercial con Forum Servicios Financieros S.A. ("**Forum**") con el objeto de que, según sostienen las Partes, los clientes del Grupo Inchcape puedan acceder a los ciertos servicios prestados o intermediados por Forum. En específico: (i) financiamiento para la adquisición de vehículos en el canal de comercialización *mayorista* y *minorista* del Grupo Inchcape[7]; y (ii) acceso a cobertura de seguro automotriz a través de compañías externas[8].

7. Por su parte, las Entidades Objeto participan en: (i) la importación y distribución mayorista de vehículos, siendo el único actor que importa en Chile vehículos de las marcas 'Suzuki', 'Mazda', 'Renault', 'JAC', 'Changan', 'Haval', 'Great Wall' y buses de la marca 'Higer'; (ii) la comercialización minorista de vehículos (*i.e.* venta a cliente final); (iii) la venta de vehículos usados; (iv) el arrendamiento, la importación y distribución mayorista, y comercialización minorista de maquinaria; (v) la importación y comercialización de partes o repuestos para los vehículos del conjunto de marcas que comercializa y genéricos; (vi) la prestación de servicios de post venta para los vehículos que comercializa; y (vii) el corretaje de seguros automotrices[9-10].

---

[4] Por su parte, Inchcape International es una sociedad *holding* constituida en el Reino Unido que no desarrolla activades económicas en el país. Notificación, párr. 3.

[5] Esto incluye servicios de postventa para aquellos vehículos que comercializa y servicios de desabolladura y pintura a vehículos de pasajeros, SUVs y motocicletas de marcas distintas a las comercializadas por el Grupo Inchcape.

[6] Asimismo, la Operación contempla: (i) la emisión a favor de los Vendedores de un total de [redacted] acciones de Índigo Chile en canje de las acciones de Dercorp EX que sean contribuidas por estos; y (ii) la emisión a favor de los Vendedores de [redacted] acciones en Inchcape Matriz a cambio del aporte de las [redacted] acciones de Índigo Chile. Notificación, párr. 3.

[7] Notificación, pie de página 44.

[8] Notificación, pie de página 45.

[9] Esta actividad corresponde a la intermediación de seguros entre personas naturales y aseguradoras. Notificación, párr. 112.

[10] Notificación, párr. 47.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

8. Adicionalmente, mediante Derco Inversiones SpA, el Grupo Derco desarrolla en conjunto con Automotores Gildemeister SpA ("**Gildemeister**") los negocios de: (i) intermediación de financiamiento automotriz[11]; y (ii) arrendamiento de locales comerciales para la comercialización de vehículos[12].

iii. Operación

9. La Operación se perfeccionará mediante: (i) la adquisición de Dercorp CL por parte de Inchcape Automotriz; y (ii) la fusión por absorción, a través de Índigo Chile, con Dercorp EX. A través de lo anterior, Inchcape Automotriz controlará el 100% de Dercorp CL[13]. Adicionalmente, según indican la Notificación, los Vendedores, luego de la Operación, detentarán un 9,3% del total del capital emitido por Inchcape Matriz[14].

10. La naturaleza jurídica de la Operación corresponde a la descrita en la letra b) del artículo 47 del DL 211, toda vez que en último término el Grupo Inchcape –según se define a continuación– adquirirá acciones o derechos que le permitirán tener control e influir decisivamente en la administración de las Entidades Objeto y sus filiales.

II. INDUSTRIA

11. Las Partes traslapan sus actividades en diferentes segmentos relacionados con la industria automotriz. Ahora bien, existen ciertas actividades en que la relevancia de las Partes es particularmente baja y/o se ha constatado la ausencia de cercanía competitiva[15], por lo que el análisis del presente Informe se centrará en la importación y distribución mayorista de vehículos nuevos.

12. En línea con lo que ha indicado previamente esta División[16], en la industria automotriz interactúan principalmente las siguientes actividades: (i) la fabricación y comercialización de vehículos; (ii) la importación y distribución mayorista de vehículos[17]; (iii) la comercialización minorista de vehículos (*i.e.* venta a cliente final); (iv) la comercialización de partes y repuestos; (v) la prestación de servicios de

---

[11] El segmento de intermediación de financiamiento automotriz se refiere a la oferta de financiamiento a través de créditos otorgados por otra sociedad, a clientes interesados en la adquisición de vehículos. Derco Inversiones SpA mantiene un [redacted] de participación en Sociedad de Créditos Automotrices S.A., también conocida como Amicar. Notificación, párr. 118.

[12] Derco Inversiones SpA mantiene un [redacted] de participación en Autoshoping S.A. sociedad que explota dos malls automotrices ubicados en La Serena y Santiago. Notificación, párr. 5.

[13] Notificación, párr. 35.

[14] Las acciones de Índigo Chile que los Vendedores reciban serán aportadas como capital a Inchcape Matriz, sociedad constituida en Inglaterra, cuyas acciones se transan en la Bolsa de Valores de Londres, recibiendo los Vendedores, [redacted] acciones de Inchcape Matriz (sociedad que controla a Inchcape Internacional, la que a su vez controla a Índigo Chile y, a través de esta última, a Inchcape Automotriz), las cuales representarán aproximadamente un 9,3% del total del capital emitido por Inchcape Matriz. Según indican las Partes en su Notificación (párr. 2), esta adquisición no le otorgará a los Vendedores la facultad de vetar o bloquear las decisiones sobre la estrategia y comportamiento competitivo de Inchcape Matriz y sus filiales, sin perjuicio del derecho de nominar a un director.

[15] Véase Sección IV del presente Informe.

[16] Informe de aprobación con medidas de mitigación "Fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. y Peugeot S.A.", Rol FNE F233-2020 ("**Informe Fiat/Peugeot**"), párr. 24; Informe de aprobación "Adquisición de control en Comercializadora Ditec Automóviles S.A. por parte de Índigo Chile Holdings SpA." Rol FNE F296-2021 FNE, ("**Informe Inchcape/Ditec**"), párr. 5.

[17] A lo largo del presente Informe, los términos de importador o distribuidor mayorista se referirán indistintamente a aquel tercero encargado de distribuir en el canal mayorista los vehículos de un fabricante en nuestro país.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

postventa; y (vi) otras actividades relacionadas, como la prestación de servicios financieros y la comercialización de seguros automotrices.

13. Una característica relevante de la industria automotriz son las cadenas de suministro "autorizadas por el fabricante", conectadas verticalmente y organizadas en torno a las marcas de los fabricantes de automóviles[18]. En Chile, los fabricantes de vehículos comercializan sus productos a nivel mayorista a través (i) de sus filiales; o (ii) de terceros importadores con los que celebran un contrato de distribución[19], como es el caso de las Partes.

14. Las filiales de los fabricantes o los terceros importadores, como las Partes, se encargan de la importación de los vehículos y poseen la representación del fabricante. Asimismo, son las entidades autorizadas para comercializar repuestos y partes genuinos junto con otros servicios mayoristas de financiamiento, garantías extendidas y seguros[20].

15. Según fue posible constatar en esta Investigación, y en línea con pronunciamientos previos de esta División, los acuerdos de distribución celebrados entre fabricantes e importadores regulan diversos aspectos de la relación entre estos, influyendo así los fabricantes en la organización del negocio en Chile a través de la determinación de estándares de calidad y estableciendo a los importadores obligaciones de reporte de información estratégica, entre otras[21].

16. En un segundo nivel, los importadores o distribuidores mayoristas pueden: (i) comercializar los vehículos nuevos a través sus propios puntos de venta (red propia de concesionarios), participando directamente de la comercialización minorista; o (ii) distribuir de forma mayorista los vehículos nuevos a los comercializadores minoristas denominados concesionarios (red externa de concesionarios), lo que se regula a través de ciertos acuerdos. En virtud dichos contratos, se le asigna al concesionario una determinada área geográfica, para que sea el comercializador minorista oficial de

[18] Informe Inchcape/Ditec, párr. 6., Informe Fiat/Peugeot, párr. 34.
[19] Idem.
[20] Informe Fiat/Peugeot, párr. 34.
[21] En términos generales, se observa que en tales contratos se regulan materias relativas a la definición de los vehículos y otros bienes cubiertos por el contrato de distribución (principalmente partes y repuestos), el procedimiento para realizar los pedidos de todos ellos, el envío y la entrega de los mismos, la recepción y el cuidado sobre ellos de parte del distribuidor, precios convenios y formas de pago, las garantías que pueden estar involucradas entre el fabricante y el distribuidor, las marcas que comprende la representación y la extensión de la exclusividad de la representación de las marcas, las actividades de publicidad y marketing a ser efectuadas por el distribuidor, los reportes a ser remitidos por el distribuidor al fabricante, las garantías de post venta a ser ofrecidas a los clientes finales, los estándares de servicio exigidos por el fabricante, la regulación de la confidencialidad de información que pertenece al fabricante, los plazos del contrato, leyes aplicables, y causales de término anticipado del contrato. Además, en dichos acuerdos se contemplan órdenes mínimas de compras anuales y metas de participación de mercado que deben cumplir los importadores en Chile, sin perjuicio de posibles renegociaciones y ajustes llevadas a cabo durante el año. Lo anterior sería una práctica habitual en la industria. Lo señalado, conforme se puede apreciar de los contratos tenidos a la vista en la presente Investigación, de los fabricantes [-], [-] y [-]. Véase respuestas de [-] a Oficio Ord. N° [-] recibida el [-] de octubre de 2022 y de [-] a Oficio Ord. N° [-] recibida el [-] de octubre de 2022. Asimismo, véase las respuestas al Oficio Circular Ord. N° 72, de [-] recibida el 7 de octubre de 2022, de [-] recibida el 13 de octubre de 2022, de [-] recibida el 13 de octubre de 2022, de [-] recibida el 13 de octubre de 2022, de [-] recibida el 13 de octubre de 2022, de [-] recibida el 14 de octubre de 2022, y de [-] recibida el 14 de octubre de 2022. Véase, en la misma línea, Informe Inchcape/Ditec, párr. 7. **Nota Confidencial [1].** La información entre corchetes ("[-]") se refiere a información de carácter confidencial, conforme a lo dispuesto en el artículo 39 letra a) del DL 211. Dicha información se encuentra contenida en un Anexo de notas confidenciales.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

una marca determinada, y se regulan intensamente otras variables competitivas, tales como el precio (ya sea mediante sugerencias o fijaciones de precios, así como regulaciones de los posibles descuentos), la publicidad, la comercialización de repuestos y servicios de post venta, entre otros[22].

17. Según se anota, el fabricante y el importador o distribuidor mayorista son particularmente relevantes para la determinación de las variables competitivas para la comercialización de vehículos, lo que es coherente con pronunciamientos previos de esta Fiscalía[23-24].

III. MERCADO RELEVANTE

18. Como ha señalado previamente esta División[25], la comercialización de vehículos puede segmentarse: (i) por su uso (nuevos y usados); y (ii) por su peso, distinguiendo entre: (a) vehículos pesados (buses y camiones, los que a su vez pueden subdividirse por tipo de peso en livianos[26], medianos y pesados); y (b) vehículos livianos y medianos.

19. A su vez, los vehículos livianos y medianos nuevos admiten las siguientes subsegmentaciones: vehículos de pasajeros; SUVs; camionetas; y vehículos

---

[22] En efecto, al analizarse estos contratos, se aprecia que los mismos regulan materias tales como: mantención del buen nombre y reputación de la marca; permiso para usar la imagen corporativa para realizar actividades publicitarias para promocionar la marca; cumplir las instrucciones relacionadas con el número de locales, ubicación de los mismos, descuentos, formas de venta y pago, campañas publicitarias y políticas de servicio en general; determinación de las políticas de repuestos; cumplimiento de los estándares y criterios establecidos en los manuales de los vehículos de la marca al efectuar ventas de repuestos y entregar servicios de post venta; no realizar modificaciones a los productos comercializados; resguardar la información confidencial de la marca que haya sido entregada al concesionario; mantener un equipo de ventas, marketing, servicios y repuestos para llevar a cabo adecuadamente las obligaciones como concesionario; cumplir las políticas de servicio de la marca, tales como las condiciones y tratamientos de las garantías del fabricante e importador, equipamiento técnico, entrenamiento y control de calidad; mantener un stock de repuestos y entregar servicio de post venta a los clientes; utilizar repuestos originales de la marca en los servicios que preste a los vehículos; cumplir con las normativas vigentes impartidas por la autoridades competentes; contar con una adecuada cobertura de seguros para el cumplimiento de sus obligaciones como concesionario; preparar y aplicar un plan de negocios conforme con las condiciones del mercado; entregar al fabricante o su representante información actualizada sobre ventas y stock de productos; responder los reclamos de los clientes e informar sobre ellos al fabricante o su representante; y cumplir con las metas de ventas estipuladas, entre otras.

Es importante destacar que, en general, en estos contratos se observa que el importador o distribuidor mayorista hace entrega de precios sugeridos o referenciales al concesionario, tanto de los vehículos como de sus repuestos. Asimismo, se ha observado en este sentido que se estipula que al fijar los precios al consumidor final el concesionario debe evitar que sus políticas de precios afecten adversamente la imagen de las marcas de los productos. Véase respuestas a Oficio Circular Ord. N° 71, de [-] recibida el 7 de octubre de 2022 y de [-] recibida el 13 de octubre de 2022. Véase también las respuestas al Oficio Circular Ord. N° 72, de [-] recibida el 13 de octubre de 2022, de [-] recibida el 13 de octubre de 2022, de [-] recibida el 13 de octubre de 2022, de [-] recibida el 13 de octubre de 2022, de [-] recibida el 14 de octubre de 2022, y de [-] recibida el 17 de octubre de 2022. Véase asimismo respuesta de [-] a Oficio Ord. N° [-] recibida el 5 de octubre de 2022 y de [-] a Oficio Ord. N° [-] recibida el 11 de octubre de 2022. **Nota Confidencial [2]**.

[23] Informe Fiat/Peugeot, párr. 37, 38, pies de página 48 y 49.

[24] Ahora bien, como ha indicado previamente esta Fiscalía, existen variables tales como el margen de venta minorista, servicios de pre y post venta y políticas de soporte técnico, en las que los concesionarios podrían eventualmente competir. Informe de aprobación "Adquisición de Automotriz Servimaq SpA por parte de Americar S.A." Rol FNE F312-2022, párr. 15. Considerando esto, bajo ciertas circunstancias, el análisis de competencia en la comercialización minorista de vehículos podría realizarse de una forma más desagregada que el análisis que se realiza en este Informe, según se explica *infra*.

[25] Informe Fiat/Peugeot, párr. 59.

[26] Un camión liviano se caracteriza por tener un preso bruto vehicular comprendido entre 3.860 y 6.500 kilogramos y componerse de dos ejes. En general corresponden a camiones de reparto, camiones de cargo liviano y furgones grandes. Notificación, pie de página 52.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

comerciales. Asimismo, dentro de la categoría de vehículos comerciales se puede distinguir entre furgones[27], minibuses y *minitrucks*[28], y se pueden subdividir por peso, entre vehículos livianos[29] y medianos[30].

20. Según se indicó, las Partes operan simultáneamente en dos segmentos: (i) aguas arriba, importando y distribuyendo a una red externa de concesionarios distintas marcas de vehículos; y (ii) aguas abajo, en la comercialización minorista, mediante su red de concesionarios propia. En este caso, cobra relevancia la incidencia que tienen las Partes en el desenvolvimiento competitivo de los concesionarios externos.

21. En este caso, en atención a que las actividades de las Adquirentes y las Entidades Objeto se desarrollan tanto a nivel de comercialización mayorista como minorista, esta División estima que, considerando las características de la industria, para este caso particular aquella definición de mercado relevante adecuada para evaluar los eventuales riesgos de la Operación es aquella que considera de forma conjunta las actividades de las Partes en la comercialización mayorista y minorista[31]. Esto se justifica en atención a que, según se explicó en la sección anterior, el importador o distribuidor mayorista, en este caso las Partes, determinan intensamente diferentes parámetros de competencia de su red de concesionarios externos.

22. En cuanto a la dimensión geográfica, precedentes de la Fiscalía han determinado un alcance nacional en el mercado de importación y distribución mayorista de vehículos livianos y medianos nuevos[32]. En efecto, esta División pudo observar que gran parte de las variables competitivas son determinadas a nivel nacional, por lo que considera que, en este caso particular, correspondería analizar los efectos de la Operación desde una perspectiva nacional[33].

---

[27] De acuerdo a la clasificación de la ANAC, un furgón corresponde a un vehículo compuesto de cabina y caja para el transporte de carga en un solo cuerpo, provisto de dos puertas delanteras; lateral(es) o posterior para el movimiento de la carga. Informe Fiat/Peugeot, pie de página 1.

[28] De acuerdo a la clasificación de la ANAC, un *minitruck* es un vehículo de carga similar en sus características al segmento de camiones, pero con un peso bruto vehicular menor a 3.860 kilos. Son utilizados en gran medida para el transporte urbano de bienes y servicios. Informe Fiat/Peugeot, pie de página 54.

[29] Aquellos con un peso bruto menor a 2.700 kilos diseñados para el transporte de carga o derivados de éstos, de acuerdo al artículo 1º letra c) del Decreto N° 211 de 1991 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que establece las normas de emisiones de vehículos motorizados livianos.

[30] 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. Esta definición sería aplicable a la categoría de vehículos comerciales y se fundamenta en lo establecido en la letra b) del artículo 1º del Decreto Nº 54 de 1994 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados medianos que indica.

[31] Es decir, aquella que evalúa la competencia que existe —en cada uno de los segmentos de tipo de vehículo anteriormente indicados— a nivel de importador, determinando su participación según las marcas importadas, independiente de si es comercializado a nivel minorista directamente por las Partes o su red de concesionarios externos.

[32] Informe Fiat/Peugeot, párr. 93 y 94.

[33] Por ejemplo, el precio de los vehículos sería determinado para todo el territorio nacional, sin existir diferencias significativas entre diversas regiones.

En línea con lo indicado en la sección II, en este caso particular –considerando la relevancia que tienen los fabricantes e importadores o distribuidores mayoristas en la determinación de variables competitivas en la comercialización minorista de vehículos– se ha adoptado una definición de mercado relevante a nivel nacional.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

IV. ANÁLISIS DE COMPETENCIA[34]

23. Según se indicó, existen ciertas actividades en que la relevancia de las Partes es particularmente baja y/o se ha verificado la ausencia de cercanía competitiva, por lo que fue posible para esta División descartar que la Operación tenga la aptitud para reducir sustancialmente la competencia en dichos segmentos.

24. En primer lugar, en relación con la venta de vehículos usados, esta División constató que la participación de las Partes en este segmento es particularmente baja[35] y que se trata de un mercado altamente atomizado[36].

25. Luego, con respecto de la comercialización de partes o repuestos, las actividades de las Partes sólo se superponen de forma marginal. En efecto, y según se indicó, en este segmento Derco comercializa repuestos genéricos, mientras que Inchcape únicamente comercializa partes o repuestos de las marcas que representa en Chile, además de las marcas Kia (vehículos de pasajeros, SUVs y comerciales) y Hyundai (camiones y buses). Por este motivo, únicamente se evaluó si los repuestos genéricos comercializados por Derco representaban una alternativa relevante para los repuestos comercializados por Inchcape. Al respecto, los repuestos comercializados por Derco solamente coincidieron con aquellos comercializados por Inchcape respecto de las marcas Kia y BMW, alcanzando, en promedio, entre los años 2019 y 2022 aproximadamente [-] y [-] a vehículos, lo que representa una porción menor de los repuestos que se comercializarían para este tipo de vehículos[37]. **Nota Confidencial [3]**

26. En relación a los servicios de post venta, según se indicó, en este segmento Derco presta servicios de desabolladura y pintura solo a los vehículos de las marcas que comercializa, mientras que Inchcape presta servicios de servicios de desabolladora y pintura, independiente de la marca del respectivo vehículo. Al respecto, fue posible constatar que Inchcape ha prestado este servicio de modo marginal a un total de [-] vehículos de marcas comercializadas por Derco entre los años 2020 y 2021[38], por lo que la Operación no genera un traslape relevante en los servicios de post venta. **Nota Confidencial [4]**

27. Respecto a la correduría de seguros automotrices y los servicios de intermediación de financiamiento automotriz, en este caso en particular, la relevancia de la entidad resultante puede ser evaluada a través de la estimación del porcentaje que representan sus ventas de vehículos, sobre el total de ventas de vehículos a nivel nacional. Esto se debe a que, considerando la forma en que se desarrollan dichas actividades (*i.e.* utilizando la comercialización de vehículos para ofrecer simultáneamente servicios relacionados), la capacidad de la entidad resultante para

[34] Debe considerarse que los efectos horizontales de la Operación se evalúan considerando las marcas que actualmente las Partes importan y distribuyen. Sin embargo, en caso que la entidad resultante de la Operación pactase la representación de algún fabricante adicional con presencia en Chile, su habilidad para deteriorar las condiciones de competencia podría verse incrementada.

[35] Las partes en la Notificación informaron la participación de mercado conjunta en este segmento sería inferior al [redacted] Notificación, p. 8).

[36] Informe Inchcape/Ditec, párr. 17.

[37] Véanse respuestas de las Partes, a los Oficios Ord. N° 1458 (Vendedores) y N° 1460 (Adquirentes), ambas recibidas con fecha 5 de octubre de 2022.

[38] Véanse respuestas de las Partes, a los Oficios Ord. N° 1458 (Vendedores) y N° 1460 (Adquirentes), ambas recibidas con fecha 5 de octubre de 2022.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

reducir la competencia en dichos segmentos quedaría determinada por su relevancia en la comercialización de vehículos, sin perjuicio, de que en determinadas circunstancias podría ser necesario realizar un análisis más detallado. En particular, considerando que las Partes comercializan un total de vehículos que representa un [0-10]% sobre el parque total automotriz nacional, es posible estimar que la cantidad total de vehículos que comercializará la entidad resultante no le otorgaría una relevancia tal que le permita reducir la competencia en dichos segmentos.

28. Finalmente, las actividades desarrolladas por Derco para el arrendamiento de locales comerciales para la comercialización de vehículos, mediante Autoshopping S.A., generarían una relación del tipo vertical con la comercialización minorista de vehículos. Al respecto, según indicó Derco, en Autoshopping S.A. los arrendatarios son concesionarios de vehículos usados como Salazar Israel usados, Portillo usados, Pompeyo Carrasco usados, entre otros. Considerando que, según fue indicado *supra*, el mercado de los vehículos usados se encuentra altamente atomizado, no se avizoran cambios en los incentivos a desarrollar conductas exclusorias producto de la integración vertical que se generaría en este segmento[39].

29. Considerando lo anterior, la Operación genera traslape horizontal entre las Partes en las categorías de vehículos de pasajeros, SUVs, vehículos comerciales (furgones y *minitrucks* livianos) y camiones.

a. Vehículos de pasajeros

30. En el segmento de vehículos de pasajeros Derco es el principal actor con un [20-30]% de participación[40]. En este segmento, Inchcape tiene una participación menor, principalmente a través de las marcas Subaru y BMW, representando aproximadamente un [0-10]%. En consecuencia, el cambio de HHI generado por la Operación es de 107 puntos en un segmento medianamente concentrado. De esta forma, la Operación no supera los umbrales establecidos en la Guía para el análisis de operaciones horizontales de la FNE de mayo de 2022 ("**Guía**")[41].

31. Adicionalmente, cabe señalar que en el segmento de vehículos de pasajeros participan varios actores con importantes marcas, entre ellos Gildemeister con Hyundai ([10-20]%), Indumotora con Kia ([0-10]%), General Motors con Chevrolet ([0-10]%) y Porsche Chile con Volkswagen ([0-10]%). **Nota Confidencial [5].**

32. Por lo tanto, es posible concluir que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en el segmento de vehículos de pasajeros, toda vez que Inchcape es un actor de menor tamaño y que existe una multiplicidad de actores en este segmento.

[39] Véase respuesta de las Adquirentes al Oficio Ordinario N° 1460.

[40] La alta participación de Derco se genera por la representación de la marca Suzuki, la principal marca de vehículos de pasajeros que alcanza un [20-30]% del segmento. Otras marcas de Derco incluyen a Renault ([0-10]%), Changan ([0-10]%) y Mazda ([0-10]%). Todas las participaciones de mercado que se presentan en esta sección fueron elaboradas en base a respuesta de ANAC a Oficio Ord. 1459-22.

[41] Véase Guía párrafo 32 y ss. disponible en https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2022/05/20220531.-Guia-para-el-Analisis-de-Operaciones-de-Concentracion-Horizontales-version-final-en-castellano.pdf

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

b. SUV

33. En el segmento de SUV el principal actor es SK Bergé con [20-30]% de participación en 2021, que representa mayoritariamente marcas de origen chino tales como Chery, MG y GAC. Luego, el segundo actor es Derco con un [10-20]% de participación, principalmente producto de la comercialización vehículos de las marcas de origen chino, como Changan, JAC, Haval y Great Wall. Por su parte, Inchcape alcanza un [0-10]% en este segmento a través de sus marcas Subaru, DFSK, BMW y Volvo. Las participaciones en el segmento de SUVs se presentan en la Tabla N°1 a continuación:

Tabla N°1 Participación y concentración en SUV (2021)
Nota Confidencial [6]

Actores	Participación
SK Bergé[42]	**[20-30]%**
Derco	**[20-30]%**
CHANGAN	[0-10]%
JAC	[0-10]%
MAZDA	[0-10]%
HAVAL	[0-10]%
SUZUKI	[0-10]%
RENAULT	[0-10]%
GREAT WALL	[0-10]%
GM (CHEVROLET)	**[0-10]%**
NISSAN (NISSAN)	**[0-10]%**
Gildemeister[43]	**[0-10]%**
Inchcape	**[0-10]%**
SUBARU	[0-10]%
DFSK	[0-10]%
BMW	[0-10]%
VOLVO	[0-10]%
Otras marcas[44]	[0-10]%
Toyota (TOYOTA)	**[0-10]%**
PSA (PEUGEOT y OPEL)	**[0-10]%**
Porsche Chile[45]	**[0-10]%**
FORD	**[0-10]%**
Indumotora (KIA)	**[0-10]%**
Otros	**[0-10]%**
Partes	**[10-20]%**
HHI Post Operación	**1.676**
ΔHHI	**207**

Fuente: Elaboración propia en base a respuesta de ANAC a Oficio Ord. 1459-22.

34. Como se observa, al materializarse la Operación, las Partes alcanzarían un [20-30]% en el segmento de SUVs y el HHI alcanzaría los 1.676 puntos con un cambio de 207 puntos, superando así levemente los umbrales de la Guía.

[42] Incluye las marcas Chery ([10-20]%), MG ([0-10]%), Jeep, Mitsubishi, Ssangyong, GAC Motor, Lexus, Dodge, Maserati y Alfa Romeo. **Nota Confidencial [7]**
[43] Incluye las marcas Hyundai, Baic, Mahindra y Brilliance.
[44] Incluye las marcas Land Rover, Porsche, Mini, Jaguar, Geely y Rolls Royce.
[45] Incluye las marcas Volkswagen, Audi, Seat y Skoda.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

35. Ahora bien, en cuanto a la cercanía competitiva entre las marcas comercializadas por Partes y sus competidores en el segmento de SUVs, los antecedentes de la Investigación dan cuenta que dicho segmento contiene dos diferentes grupos, según el origen del vehículo. En específico, sería posible distinguir entre SUVs de origen chino y SUVs de origen distinto[46]. Lo anterior es relevante puesto que, de acuerdo a documentos internos y declaraciones de actores de la industria[47], las marcas de vehículos de cada grupo compiten más cercanamente entre sí que con las marcas del otro grupo.

36. Considerando que las Partes importan vehículos de ambos orígenes, en lo que sigue se analizará la cercanía entre las marcas distribuidas por las Partes, con el objeto de determinar si la Operación reduce la intensidad de la competencia en el segmento de SUVs.

37. En primer lugar, respecto a los SUVs de origen chino, si bien Derco representa marcas importantes como Changan y JAC que alcanzan una participación de [0-10]% y [0-10]% respectivamente del total del segmento SUVs para el 2021, Inchcape representa la marca DFSK, que mantiene una participación marginal de solo un [0-10]% al mismo año. Adicionalmente, es relevante considerar que las Partes tras la Operación percibirían una presión competitiva relevante de parte de otros actores, como de SK Bergé, actor que representa las principales marcas de SUVs de origen chino –Chery y MG–, que alcanzan ventas considerablemente mayores a aquellas de las Partes[48], además de la presencia de otras 10 marcas de ese mismo origen.

38. En segundo lugar, respecto de SUVs de distinto origen, las marcas comercializadas por las Partes no son actores cercanos entre sí, salvo algunos casos puntuales, en los que alcanzan una participación baja en conjunto. En efecto, Inchcape comercializa principalmente marcas de lujo, entre ellas BMW, Porsche, Jaguar y Rolls Royce[49], por lo que no sería particularmente cercano a Derco. Las únicas marcas de Inchcape que no pertenecen al segmento lujo serían Mini y Subaru, cuyas ventas conjuntas no superan el [0-10]% en el segmento de SUVs para el año 2021. En la misma línea, Derco comercializa las marcas Renault y Mazda con una participación de [0-10]% y [0-10]% respectivamente. Adicionalmente, es relevante considerar que las Partes tras la Operación recibirán una presión competitiva relevante de parte de los vehículos de las marcas Chevrolet, Nissan, Hyundai, Toyota y Kia, las que cuentan con ventas superiores a las Partes, además de la presión competitiva de otras 31 marcas presentes en el mercado[50]. **Nota Confidencial [8]**.

---

[46] Los documentos internos de [-] hacen referencia a un segmento chino o marcas chinas y analizan las condiciones de competencia de este segmento separando las marcas de otros orígenes. Asimismo, dichos documentos internos analizan las condiciones de competencia del segmento de vehículos SUV de origen distinto al chino. Véase [-]. En el mismo sentido, véase declaración del representante de [-] de fecha de [-] de octubre de 2022. **Nota Confidencial [9]**

[47] Véase [-]. En el mismo sentido, véase declaración del representante de [-] de fecha de [-] de octubre de 2022. **Nota Confidencial [10]**

[48] Lo mismo se confirma en documentos internos que mostrarían que [-] en el segmento de SUV monitorea a actores de origen chino, principalmente [-], [-], [-], [-] y [-] pero también menciona [-], [-], [-], [-] y [-]. Véase [-]. **Nota Confidencial [11]**

[49] Se consideran como vehículos de lujo aquellos con precio lista superior a $40 millones, en línea con la discusión en el Congreso Nacional del proyecto de ley que busca reducir o eliminar exenciones tributarias. Para mayor información véase Informe Inchcape/Ditec, párr. 11.

[50] La presión competitiva que ejercen estas marcas a las marcas de las Partes se evidencia también en los documentos internos. Véase Notificación, [-]: (i) [-], (ii) [-], (iii) [-], y (iv) [-]. **Nota Confidencial [12]**.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

39. En conclusión, la intensidad de la competencia en el segmento de los vehículos SUVs, no cambiaría sustancialmente, considerando que la cercanía competitiva entre las Partes se limita solamente en algunas marcas, que además reciben presión competitiva de importantes actores que pueden actuar como contrapeso. Por lo mismo es posible descartar que la Operación resulte apta para reducir sustancialmente la competencia en este segmento.

c. Vehículos comerciales (furgones livianos y *minitruck* livianos)

40. En la comercialización de vehículos comerciales, la Operación genera traslape solo en los segmentos de furgones livianos y *minitruck* livianos. En el segmento de furgones livianos ambas Partes mantienen una participación relativamente baja, alcanzando en conjunto un [0-10]% tras materializarse la Operación. **Nota Confidencial [13].** De esta forma, la Operación no supera los umbrales de la Guía, generando un cambio en el HHI de solo 24 puntos. Lo anterior, junto con el hecho que se trata de un segmento en el que predominan las marcas Peugeot, Citroën, RAM y Chevrolet, permite descartar que la Operación resulte apta para reducir sustancialmente la competencia en el segmento de furgones livianos.

41. Por otra parte, las participaciones en el segmento de *minitruck* livianos se presentan en la Tabla N°2 a continuación.

Tabla N°2 Participación y concentración en *minitruck* livianos (2021)
Nota Confidencial [14]

Actor	Participación
Gildemeister	**[30-40]%**
HYUNDAI	[20-30]%
BRILLIANCE	[0-10]%
Derco	**[30-40]%**
CHANGAN	[10-20]%
SUZUKI	[0-10]%
Cidef (FOTON)	**[20-30]%**
Grupo Kaufmann (KARRY)	**[10-20]%**
Inchcape (DFSK)	**[0-10]%**
Partes	**[30-40]%**
HHI Post Operación	**2.773**
ΔHHI	**431**

Fuente: elaboración propia en base a respuesta de ANAC a Oficio Ord. 1459-22.

42. Como se observa, en el segmento de *minitruck* livianos, Derco participa principalmente a través de la marca Changan, y en menor medida con la marca Suzuki. Por su parte, Inchcape participa con la marca DFSK. La Operación supera los umbrales de la Guía alcanzando el HHI post Operación 2.773 puntos y con un cambio de 431 puntos. Ahora bien, existen ciertos elementos que permiten descartar que la Operación genere riesgos en este segmento.

43. En primer lugar, cabe señalar que, en el segmento de *minitruck* livianos, se observa un alto grado de dinamismo producto de las entradas de diferentes competidores. En efecto, el año 2021 se observaron dos entradas: (i) *minitrucks* de la marca “Brilliance”

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

importado por Gildemeister, que alcanzó un [0-10]% en su primer año; y (ii) *minitrucks* de la marca "Karry" importada por Comercial Motores de los Andes SpA ("**Andes Motor**"), que alcanzó una participación de [10-20]% en el primer año.

44. En efecto, dicho dinamismo es consistente con la expansión que es posible observar en este segmento. En particular, en 2021 la venta de *minitrucks* alcanzó su nivel más alto de los últimos 12 años, con un crecimiento promedio anual de 11% durante los últimos 5 años.

45. Finalmente, en los últimos cinco años las marcas Citroën, Dong Feng, Faw, Gac y Lifan dejaron de comercializar *minitruck* livianos. Todas estas marcas, a excepción de Dong Feng y Lifan, siguen presentes en el país en otros segmentos de vehículos livianos, medianos y pesados, lo que podría potencialmente facilitar su reingreso en el segmento de *minitruck*.

46. En definitiva, el segmento de *minitruck* presenta un dinamismo importante y las Partes reciben presión competitiva de otros competidores, tanto actuales como potenciales. Por lo tanto, es posible descartar que la Operación resulte apta para reducir sustancialmente la competencia en este segmento.

d. Vehículos pesados - Camiones livianos, medianos y pesados

47. En el subsegmento de <u>camiones medianos</u>, Inchcape con su marca Hino mantiene una participación de [10-20]% mientras que Derco con la marca JAC alcanza una participación de [0-10]%**.** El HHI post Operación sería de 1.894 y su cambio es de 156, por lo que tras la Operación no supera los umbrales de la Guía. Asimismo, cabe señalar que las Partes no son competidores cercanos, toda vez que comercializan marcas de distintos orígenes. Adicionalmente, se debe considerar que en este segmento existen varios actores con presencia importante a través de reconocidas marcas, como grupo Kaufmann con Fuso, Foton y Mercedes Benz, General Motors con Chevrolet e Indumotora con Hyundai. Por lo tanto, es posible descartar que la Operación sea apta para reducir sustancialmente la competencia en el segmento de camiones medianos.

48. Por otra parte, las Partes tienen una escasa participación en el segmento de <u>camiones pesados</u>, sumando entre los dos un [0-10]%. En efecto, en este subsegmento predominan las marcas Mercedes Benz, Scania, Volvo y Volkswagen. Considerando esto, es posible descartar que la Operación sea apta para reducir sustancialmente la competencia en los segmentos de camiones pesados. **Nota Confidencial [15].**

49. En el segmento de <u>camiones livianos</u> las Partes alcanzarían una participación conjunta de [30-40]%. La marca JAC de Derco, es por si sola la marca con mayor participación del mercado con un [20-30]% en 2021, seguida por Mercedes Benz ([10-20]%) y Foton ([10-20]%), ambas importadas por el Grupo Kaufmann, e Hino ([10-20]%) de Inchcape. La Operación generaría un cambio en el HHI de 603 puntos, superando así los umbrales de la Guía.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Tabla N°3 Participación y concentración en camiones livianos (2021)
Nota Confidencial [16]

Actor	Participación
Grupo Kaufmann	**[30-40]%**
FOTON	[10-20]%
MERCEDES BENZ	[10-20]%
FUSO	[0-10]%
Derco (JAC)	**[20-30]%**
Inchcape (HINO)	**[10-20]%**
SKC (JMC)	**[0-10]%**
General Motors (CHEVROLET)	**[0-10]%**
Porsche Chile (VOLKSWAGEN)	**[0-10]%**
Maco Tattersal	**[0-10]%**
DONG FENG	[0-10]%
FAW	[0-10]%
Gildemeister (SINOTRUK)	**[0-10]%**
Partes	**[30-40]%**
HHI Post Operación	**2.678**
ΔHHI	**603**

Fuente: elaboración propia en base a respuesta de ANAC a Oficio Ord. 1459-22.

50. Considerando lo anterior, esta División realizó un análisis de cercanía competitiva entre los productos ofrecidos por las partes de la Operación. Al respecto, los antecedentes de la Investigación dan cuenta que las Partes no son competidores cercanos en este segmento.

51. En primer lugar, aunque JAC es la principal marca del segmento de camiones livianos, de una revisión de los documentos internos de [-] es posible concluir que JAC [-][51]. Esto da cuenta de que los productos de las Partes no son competitivamente cercanos en este segmento.

52. Lo anterior, es consistente con la información recabada durante la Investigación. En efecto, según diferentes antecedentes[52], la marca JAC es una marca de origen chino que apunta a un segmento del mercado más sensible al precio, mientras que Hino es una marca japonesa que apunta a un segmento más tradicional que valora la calidad y la durabilidad. En esta línea, la marca JAC compite más cercanamente con las otras marcas chinas, principalmente Foton, JMC y Dong Feng. Por su parte, Hino compite más cercanamente con Fuso, Mercedes Benz, Volkswagen y Chevrolet[53].

53. En resumen, tanto documentos internos como otros antecedentes recabados durante la Investigación son consistentes e indicativos de que los productos de las Partes no son competitivamente cercanos en el segmento de camiones livianos. Considerando

[51] Véase los siguientes documentos internos: Notificación, Anexos [-]: (i) [-], (ii) [-], y (iii) [-]. **Nota Confidencial [17]**

[52] Véase declaración del representante de [-] de fecha de [-] de octubre de 2022. **Nota Confidencial [18]**.

[53] Véase los siguientes documentos internos: Notificación, Anexos [-]: (i) [-], (ii) [-], y (iii) [-]. **Nota Confidencial [19]**.

En la misma línea véase declaración de [-] de fecha [-] de octubre de 2022, declaración de ejecutivo de [-] y declaración de [-], ambas de fecha [-] de octubre de 2022. **Nota Confidencial [20]**.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

esto, es posible descartar que la Operación sea apta para reducir sustancialmente la competencia en este segmento.

V. CONCLUSIONES

54. En atención a los antecedentes y análisis realizado en este Informe, se recomienda, salvo el mejor parecer del señor Fiscal, aprobar la presente operación de concentración de manera pura y simple por no resultar apta para reducir sustancialmente la competencia. Lo anterior, sin perjuicio de la facultad de esta Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados.

Saluda atentamente a usted,

Magdalena Sofía Pérez Dibarrart

Firmado digitalmente por Magdalena Sofía Pérez Dibarrart
Fecha: 2022.11.09 16:01:09 -03'00'

MAGDALENA PÉREZ DIBARRART
JEFA DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

AA/PRG

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl