

**ANT.:** Asociación entre  
Inmobiliaria Algeciras Ltda.,  
Penta Financiero S.A. e  
Inversiones y Comercio  
Eurofrance S.A.  
Rol FNE F264-2021.

**MAT.:** Informe de aprobación.

**Santiago, 27 de mayo de 2021**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**

**DE : JEFA DE DIVISIÓN DE FUSIONES**

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 (“**Informe**”), recomendando su aprobación en forma pura y simple en virtud de las razones que a continuación se exponen:

## **I. ANTECEDENTES**

### **A. Investigación**

1. Con fecha 9 de marzo de 2021, mediante el documento de ingreso correlativo N°07676-21 (“**Notificación**”), Inmobiliaria Algeciras Limitada (“**Algeciras**”) –con su filial Inversiones Altair S.A. (“**Altair**”)–; Penta Financiero S.A. (“**Penta Financiero**”); e Inversiones y Comercio Eurofrance S.A. (“**Eurofrance**”, y junto con Algeciras, Altair y Penta Financiero, las “**Partes**”), notificaron a la Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**” o “**FNE**”) una operación de concentración relativa a la eventual asociación o *joint venture*, consistente en la creación de un nuevo grupo empresarial donde se aportarán, por una parte, los negocios de financiamiento automotriz de parte de Algeciras y Penta Financiero y, por la otra, los negocios de importación, distribución y comercialización de vehículos –y de sus mercados secundarios– de propiedad de Eurofrance (“**Operación**”).
2. Mediante resolución de fecha 23 de marzo de 2021, la Fiscalía declaró la falta de completitud de la Notificación atendidos errores u omisiones de la Notificación. Luego,

mediante presentación de fecha 5 de abril de 2021, ingreso correlativo N°08092-21, las Partes complementaron la Notificación (“**Complemento**”).

3. Con fecha 15 de abril de 2021, la Fiscalía ordenó el inicio de la investigación bajo el Rol FNE F264-2021 (“**Investigación**”) en conformidad con lo dispuesto en el Título IV del DL 211.

## **B. Partes de la Operación**

4. Algeciras es una sociedad chilena de responsabilidad limitada que por sí y a través de sus filiales participa en la industria inmobiliaria, financiera, automotriz y de alimentos. A través de su filial Altair, está presente en el mercado de comercialización minorista de vehículos livianos y medianos nuevos y usados, así como en el mercado comercialización de vehículos pesados nuevos<sup>1</sup>. En efecto, su filial Auto Summit Chile S.A. es concesionario de la marca Ford y Maxus, respecto de vehículos livianos y medianos nuevos, y de las marcas Hino y Hyundai, respecto de vehículos pesados. Por su parte, su filial Summit Motors Limitada participa de la comercialización minorista de vehículos livianos y medianos como concesionario de la marca Toyota.
5. Penta Financiero es una sociedad anónima constituida en Chile que ofrece principalmente servicios de cobranza –mediante los servicios de *factoring* de facturas, contratos, cuentas por cobrar y otros documentos en general– y financiamiento –a través de leasing financiero, créditos con garantías y financiamiento con capitales preferentes–. Asimismo, ofrece asesoría financiera, reestructuración de pasivos, fusiones y adquisiciones.
6. Algeciras y Penta Financiero, conjuntamente por medio de su filial Servicios Financieros Mundo Crédito S.A. (“**Mundo Crédito**”)<sup>2</sup>, participan del mercado del financiamiento automotriz minorista otorgando financiamiento tanto a personas naturales como jurídicas principalmente para la adquisición de vehículos livianos y medianos tanto nuevos como usados.
7. Por su parte, Eurofrance participa en el mercado de importación y distribución mayorista de vehículos livianos y medianos nuevos y el respectivo mercado secundario de comercialización de repuestos, a través de Citroën Chile S.A.C. (“**Citroën Chile**”) que representa a Peugeot S.A. para las marcas Citroën y DS en Chile. Adicionalmente, a través de sus filiales Europarts S.A. (“**Europarts**”) y Comercial Saint Germain S.A. (“**Saint Germain**”), participa en el mercado de comercialización minorista de vehículos livianos y medianos nuevos y usados

---

<sup>1</sup> Corresponden a aquellos vehículos destinados al transporte de personas o carga y que tienen un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilos.

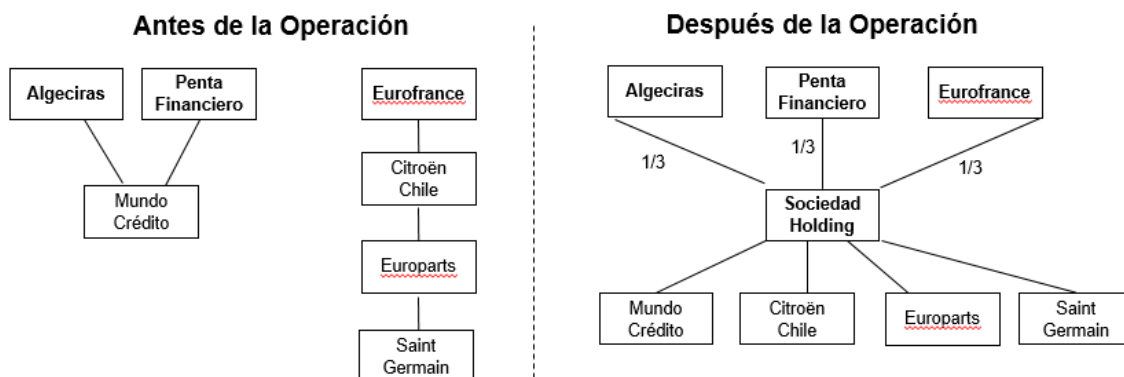
<sup>2</sup> De forma previa a la Operación Algeciras y Penta Financiero poseen un **Nota Confidencial [1]** respectivamente en Mundo Crédito.

respectivamente, así como en los mercados secundarios relativos a la comercialización minorista de repuestos y servicios de postventa.

### C. Descripción de la Operación

8. De acuerdo a lo informado por las Partes<sup>3</sup>, la Operación correspondería a una de aquellas contempladas en el artículo 47 letra c) del DL 211 atendido a que la asociación que se pretende conformar supone un agente económico independiente y distinto a sus constituyentes que desempeñará sus funciones de manera permanente. En particular, la Operación implica el aporte de la totalidad de las acciones de Mundo Crédito, Citroën Chile, Europarts y Saint Germain en pago del capital de una sociedad *holding* que se formará<sup>4</sup>, tal como se observa en la Figura N°1 a continuación.

**Figura N°1**  
**Descripción de la Operación**



9. Al respecto, esta División pudo apreciar que la autonomía funcional del *joint venture* se materializa en la constitución de una nueva entidad con personalidad jurídica propia<sup>5</sup>. Por su parte, la autonomía económica se verifica en el aporte que efectuarán los constituyentes consistentes en las acciones de las filiales que serán controladas por la nueva entidad, lo que permitirá que la sociedad *holding* posea un patrimonio propio de manera independiente. Además, los ingresos del *joint venture* provendrán exclusivamente o mayoritariamente de ventas a clientes finales y no de ventas a sus constituyentes<sup>6</sup>. Por último, fue posible verificar la permanencia de la nueva entidad

<sup>3</sup> Notificación, p. 4.

<sup>4</sup> Notificación, p. 26-27.

<sup>5</sup> En efecto, en el Anexo 14 de la Notificación, se acompaña el borrador de los estatutos de la nueva entidad que se creará, lo que verifica su autonomía funcional. En el mismo sentido, las Partes acordaron celebrar un pacto de accionistas que refleja el control conjunto que las mismas ejercerán sobre la sociedad *holding*.

<sup>6</sup> Lo anterior, puesto que los agentes económicos que serán aportados a la sociedad *holding* tienen como clientes principales a clientes finales, ya sea personas naturales o jurídicas, que demandan vehículos medianos y livianos. Por su parte, de acuerdo a la información aportada en la Notificación, Citroën Chile, único agente del *holding* que participa del segmento mayorista, tiene como principales clientes a terceros no relacionados. Por último, de acuerdo a la Notificación, los planes de negocios y los principales clientes de los

a través de los estatutos propuestos por las Partes, en donde se indica que la duración de la misma será indefinida<sup>7</sup>.

10. A la luz de lo anterior, esta División estima que la Operación coincide con lo señalado en el artículo 47 letra c) del DL 211, al ser una asociación para conformar un *joint venture* de plenas funciones, un agente económico independiente de sus constituyentes, que desempeñe sus funciones de forma permanente.
11. En lo que respecta a los objetivos de la Operación, ésta le permitirá a Mundo Crédito **Nota Confidencial [2]**. Asimismo, la Operación brindará a las sociedades vinculadas con Eurofrance de un socio estratégico de financiamiento que les permitirá potenciar la venta de vehículos a largo plazo. Con ello, las Partes buscan poder afrontar de mejor manera los cambios estructurales que está enfrentando la industria automotriz a nivel mundial, con el propósito de llegar de manera más eficiente y efectiva al consumidor final.

## II. INDUSTRIA

12. En la industria automotriz, y en particular en la comercialización de vehículos livianos y medianos nuevos, interactúan principalmente las siguientes actividades económicas: (i) la fabricación de vehículos; (ii) la comercialización de vehículos –en sus segmentos mayoristas y minoristas–; (iii) la comercialización de partes y repuestos; y (iv) la prestación de servicios de postventa<sup>8-9</sup>.
13. Paralelamente a las actividades mencionadas en el párrafo anterior, la industria automotriz interactúa con el mercado de financiamiento automotriz que permite a consumidores finales, financiar la adquisición de vehículos nuevos y usados<sup>10</sup>. Si bien para adquirir un vehículo existen distintas fuentes de financiamiento, el financiamiento automotriz corresponde a un tipo de crédito de consumo destinado a financiar la compra de un vehículo que queda en prenda hasta que se pague la deuda, lo que lo diferencia de un crédito de consumo de libre disposición<sup>11</sup>.

---

agentes que formarán parte del *holding* no se verán modificados producto de la Operación, más allá de permitirle a Mundo Crédito **Nota Confidencial [2]**.

<sup>7</sup> Apéndice B denominado Estatutos de la Holdco del Acuerdo de Inversión y Asociación, p.43.

<sup>8</sup> FNE, Informe de Archivo, Denuncia en contra de Maco S.A., Rol N° 1681-10 (“**Informe de Archivo Maco**”), p.2.

<sup>9</sup> Australian Competition and Consumer Commission (“**ACCC**”), New Car Retailing Industry, p. 8. Disponible en sitio web: <[https://www.accc.gov.au/system/files/New%20car%20retailing%20industry%20final%20report\\_0.pdf](https://www.accc.gov.au/system/files/New%20car%20retailing%20industry%20final%20report_0.pdf)> [última visita: 28.2.2020].

<sup>10</sup> Para efectos de esta Investigación al referimos a financiamiento automotriz, nos referimos al financiamiento a nivel minorista –ofrecido principalmente a los consumidores finales de vehículos– a diferencia del financiamiento automotriz mayorista, que en la industria se conoce como el *floor planning*, y que corresponde a aquel otorgado a los concesionarios para la adquisición de los vehículos que luego revenderán. Véase FNE, Informe de aprobación “Adquisición de control de Grupo Coseche por parte de Inversiones GAC S.A.” Rol N° F200-19, p. 7.

<sup>11</sup> Sernac, Guía Explicativa, Créditos de Consumo y Automotor, p. 4. Disponible en: <[https://www.sernac.cl/portal/619/articles-52998\\_archivo\\_01.pdf](https://www.sernac.cl/portal/619/articles-52998_archivo_01.pdf)> [última visita 10.05.2021] (“**Guía Sernac**”)

14. El financiamiento automotriz es provisto principalmente por entidades financieras que se especializan en créditos automotrices denominadas financieras automotrices, que ofrecen estos créditos principalmente mediante acuerdos comerciales no exclusivos con los importadores de vehículos. Por medio de estos acuerdos, los importadores permiten que las financieras automotrices utilicen la red de concesionarios como canal de venta para que se comercialicen sus créditos a cambio de ciertas contraprestaciones<sup>12</sup>.
15. En consecuencia, los concesionarios de vehículos actúan como intermediarios, siendo la venta presencial de créditos automotrices el principal canal de venta para la colocación de este tipo de créditos<sup>13</sup>, lo que no obsta a que éstos pueden ser adquiridos a través de otros canales, como la venta en línea.
16. Actualmente, las principales instituciones financieras que ofrecen créditos automotrices corresponden a Forum, Tanner, Santander Consumer, Autofin y GM Financiamiento<sup>14</sup>. Los productos ofrecidos por las financieras automotrices corresponden principalmente a créditos convencionales<sup>15</sup> y créditos inteligentes<sup>16</sup>. Asimismo, según lo indicado *supra*, a diferencia de otros productos de financiamiento, los créditos ofrecidos por las entidades que participan del financiamiento automotriz consideran como garantía del mismo la prenda del vehículo.

### III. ANÁLISIS COMPETITIVO

17. La Investigación enfocó su análisis en los siguientes segmentos: la comercialización mayorista de vehículos livianos y medianos nuevos; la comercialización minorista de vehículos livianos y medianos nuevos; la comercialización minorista de vehículos livianos y medianos usados; y el financiamiento automotriz. De esta forma, el Informe no incluirá las conclusiones respecto de los mercados secundarios –o *aftermarket*– de los segmentos mayorista y minorista de comercialización de vehículos livianos y medianos nuevos al estar ésta directamente vinculada con la demanda del segmento primario de comercialización de vehículos nuevos. Así, las conclusiones respecto de los efectos que la Operación pudiese conllevar en el mercado primario, serán

---

<sup>12</sup> Declaración de don Marcelo González, Subgerente General de Forum Servicios Financieros S.A., de fecha 23 de abril de 2021.

<sup>13</sup> En efecto, los concesionarios muchas veces reciben ciertas bonificaciones por parte de las instituciones financieras según el volumen de créditos colocados.

<sup>14</sup> Se estima que en un año normal alrededor de 300.000 vehículos livianos son financiados por financieras automotrices.

<sup>15</sup> Consistentes en financiamientos que son pagados en cuotas fijas de igual valor, exigiéndose un determinado pie correspondiente a un porcentaje del valor del vehículo.

<sup>16</sup> En este tipo de créditos también se paga en cuotas, pero se deja una cuota final superior (que normalmente varía entre el 40% y 50% del valor del vehículo) pagadera al término del crédito. De acuerdo a la Guía Sernac, este tipo de crédito está pensado para un consumidor que decide cambiar su vehículo con relativa frecuencia.

extrapolables a los efectos que pudiesen existir en el mercado secundario, sin que sea necesario analizar cada uno de estos mercados de forma independiente.

#### A. MERCADO RELEVANTE

18. En cuanto al segmento de comercialización mayorista de vehículos livianos y medianos nuevos, este segmento abarca aquellos vehículos comercializados entre importadores o distribuidores mayoristas y concesionarios. Respecto del mercado relevante de producto, decisiones anteriores de esta Fiscalía han segmentado los vehículos livianos y medianos en<sup>17</sup>: (i) vehículos de pasajeros<sup>18</sup>; (ii) SUV<sup>19</sup>; (iii) camionetas<sup>20</sup>; y (iv) vehículos comerciales<sup>21</sup>. Este último segmento, a su vez, puede subdividirse en las siguientes categorías de productos furgones, minibús y *minitrucks*<sup>22</sup>. En particular, Citroën Chile, con las marcas Citroën y DS, participa de la comercialización mayorista de vehículos de pasajeros, SUV y vehículos comerciales.
19. Con todo, para la presente Investigación no resulta necesario definir con precisión el mercado relevante de producto, puesto que bajo cualquier supuesto –esto es, ya sea considerando un mercado sin segmentar, o analizando por separado las categorías y subcategorías– la Operación no genera riesgos para la competencia, conforme se expondrá.
20. Respecto del ámbito geográfico en el que incide la Operación, en el presente caso, atendido a que los importadores comercializan los productos de igual manera a lo largo del país, esta División ha podido constatar que existen antecedentes que permiten concluir que la comercialización mayorista de vehículos livianos y medianos nuevos tiene un alcance nacional<sup>23-24</sup>.

---

<sup>17</sup> Esta es la categorización utilizada tanto por ANAC y CAVEM a partir de la segmentación realizada por el Registro de Vehículos Motorizados que ha sido utilizada en Informe de Aprobación “Adquisición de control de Grupo Coseche por parte de inversiones GAC S.A.”, Rol N° F200-19 (“Informe GAC Coseche”); Informe de aprobación “Adquisición de control en Bergé Automoción, S.L.U por parte de Mitsubishi Corporation”, Rol N° F226-19 (“Informe Bergé Mitsubishi”); e Informe de Aprobación “Fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. y Peugeot S.A.” Rol N° F233-2020 (“Informe Fiat Peugeot”).

<sup>18</sup> Los vehículos livianos de pasajeros son todos los vehículos motorizados livianos diseñados principalmente para el transporte de personas. Artículo 1, Decreto N° 211 del año 1991 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, relativo a las normas sobre emisiones de vehículos motorizados livianos.

<sup>19</sup> Los *Sports Utility Vehicles* (“SUV”) corresponden a un tipo de *station wagon* de dos volúmenes, con 3 o 5 puertas considerando el portalón trasero, con apariencia de vehículo todoterreno. ANAC, Anuario Automotriz, 2012, p. 20.

<sup>20</sup> Las camionetas son vehículos provistos de cabina simple o doble, dotado de dos o cuatro puertas, y con una caja de carga de hasta 2.000 kilos separada de la cabina. Son utilizadas principalmente en las flotas de minería, agrícolas, pesquera, forestales e industria y también tienen un importante protagonismo en el comercio urbano. ANAC, Anuario Automotriz, 2012, p. 20.

<sup>21</sup> Corresponden a aquellos diseñados para el transporte de carga o derivados de éstos. Artículo 1, Decreto N° 211 del año 1991 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, relativo a las normas sobre emisiones de vehículos motorizados livianos. En esta categoría se pueden encontrar vehículos tales como los furgones y los minibuses.

<sup>22</sup> Véase FNE, Informe Fiat Peugeot, p. 25.

<sup>23</sup> En el mismo sentido, Informe Bergé Mitsubishi p. 8.

<sup>24</sup> La jurisprudencia extranjera –si bien ha dejado abierta la definición de mercado relevante geográfico para el segmento mayorista de la comercialización de vehículos livianos y medianos nuevos– ha señalado que



21. En relación al segmento de comercialización minorista de vehículos medianos y livianos nuevos, en su ámbito de producto es posible aplicar las mismas segmentaciones mencionadas respecto al segmento mayorista. En el mismo sentido, no resulta necesario realizar mayores segmentaciones, puesto que, bajo cualquier supuesto, la Operación no reduciría sustancialmente la competencia. En consecuencia y como se evidenciará *infra*, atendidas las participaciones de las entidades que toman parte de la Operación, el análisis competitivo no variaría al realizar otras segmentaciones. Así, de forma ilustrativa, sólo se expondrán los antecedentes agregados respecto del mercado de comercialización minorista de vehículos livianos y medianos nuevos.
22. Respecto a la dimensión geográfica de este segmento, en decisiones anteriores<sup>25</sup>, la Fiscalía ha sostenido que, desde un punto de vista de la demanda, la elección de una sucursal se encontraría limitada por el espacio geográfico al cual el consumidor esté razonablemente dispuesto a desplazarse. Desde la perspectiva de la oferta, sin embargo, se ha esgrimido un alcance nacional atendido que –entre otras razones– los precios son sugeridos a nivel nacional por los fabricantes y/o distribuidores mayoristas, y que los concesionarios aplicarían descuentos similares a lo largo de todo el país<sup>26</sup>. Considerando que las Partes sólo traslapan sus actividades en la Región Metropolitana, para efectos del análisis competitivo de este Informe, y de manera conservadora, se hará referencia a dicho ámbito geográfico, sin que ello constituya una definición precisa de mercado relevante.
23. En cuanto al segmento de comercialización minorista de vehículos livianos y medianos usados, las conclusiones del análisis competitivo no variarían si se considerasen las segmentaciones indicadas *supra* respecto del segmento de vehículos livianos nuevos. Lo anterior, en atención a las participaciones de mercado de las entidades que toman parte de la Operación, según se ilustra *infra*, por lo que en este segmento sólo se expondrán los antecedentes agregados. En cuanto al ámbito geográfico, en este mercado las Partes sólo se traslapan en la Región Metropolitana, por lo que se considerará dicho ámbito geográfico por ser éste el escenario que maximizaría los riesgos, sin que ello constituya una definición precisa de mercado relevante.
24. Por último, en cuanto al segmento de financiamiento automotriz, las Partes argumentan que el mercado relevante declarable sería el de otorgamiento de financiamiento automotriz a personas naturales y empresas para la adquisición de

---

existen ciertas características del mercado que darían cuenta de un alcance nacional. Comisión Europea, Caso Nº COMP/M.2832 *General Motors /Daewoo Motors*, p. 5.

<sup>25</sup> FNE, Informe de Aprobación “Adquisición de control de Grupo Coseche por parte de inversiones GAC S.A.”, Rol Nº F200-19, p.15.

<sup>26</sup> Véase Informe Bergé Mitsubishi.

vehículos livianos y medianos nuevos y usados de las diversas marcas que se ofrecen en el mercado automotriz en Chile<sup>27</sup>.

25. Esta División concuerda con la definición de mercado relevante realizada por las Partes, puesto que existirían diferencias relevantes entre este tipo de financiamiento y los créditos de consumo de libre disposición<sup>28</sup>. Además, limitar el mercado de financiamiento automotriz a las entidades financieras especializadas en este tipo de créditos, resulta la posición más conservadora que maximizaría los riesgos de la Operación, al no incluir otros tipos alternativos de financiamiento<sup>29-30</sup>. Con todo, la definición precisa de mercado relevante puede quedar abierta en razón que, bajo cualquier respecto, la Operación no implicaría una reducción sustancial a la competencia.
26. Por su parte, en cuanto al mercado relevante geográfico, las Partes señalan que éste correspondería a la zona comprendida entre Antofagasta y Puerto Montt puesto que dentro de dicha zona se ofrecería el financiamiento automotriz de las entidades objeto de la Operación a través de los convenios con que cuentan con los concesionarios.
27. Al respecto, esta División considera que en atención a que los acuerdos entre las financieras automotrices con los importadores tienen efectos a lo largo de toda la red de concesionarios, red que se encuentra desplegada a lo largo de todo el país, la Operación tendría entonces un alcance nacional.

## B. ANÁLISIS DE RIESGOS

28. Atendidas las actividades de las entidades que toman parte de la Operación y de las Partes que constituyentes del *joint venture*, los riesgos competitivos que podría generar la Operación en los distintos mercados involucrados son los siguientes<sup>31</sup>:

---

<sup>27</sup> Notificación, p. 43.

<sup>28</sup> Principalmente en lo relativo a que, en el crédito automotriz, el vehículo queda como garantía prendaria hasta que se termine de pagar el crédito. Véase Guía Sernac, p.4.

<sup>29</sup> Por ejemplo, financiamiento bancario mediante créditos de consumo o tarjetas de crédito.

<sup>30</sup> La jurisprudencia comparada ha dejado abierta de definición precisa de mercado relevante, pero ha considerado que el financiamiento automotriz podría constituir un mercado distinto respecto de otros créditos de consumo. Asimismo, ha considerado una posible sub segmentación del mercado de financiamiento automotriz, entre financiamiento “cautivo” –esto es, otorgado por agentes económicos representantes de una marca, para el financiamiento exclusivo de vehículos de la misma marca– y el financiamiento “no cautivo” –ofrecido por agentes económicos independientes de las marcas. Véase Comisión Europea, Caso N° COMP/M.8460 *Peugeot/BNP Paribas/Opel Vauxhall Fincos*, p.4. Disponible en <[https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m8460\\_151\\_3.pdf](https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m8460_151_3.pdf)> [última visita: 17.05.2021]

<sup>31</sup> En relación a los potenciales riesgos verticales, cabe hacer presente que atendido que Mundo Crédito no ofrece financiamiento automotriz a nivel mayorista o *floor planning* no existiría una relación vertical entre los concesionarios de Citroën Chile y Mundo Crédito.

En el mismo sentido, no existe una relación vertical actual entre la comercialización mayorista de vehículos livianos y mediano nuevos por parte de Citroën Chile y la comercialización minorista de vehículos livianos y medianos nuevos mediante Auto Summit Chile S.A. y Summit Motors Ltda., ya que éstas no forman parte de la red de concesionarios de aquella, pudiéndose descartar riesgos verticales en el corto plazo.

Sin embargo, un riesgo del tipo vertical potencial podría implicar el término de los contratos con alguno de los actuales concesionarios para preferir aquellos concesionarios vinculados con el grupo Algeciras. Al



- a) Riesgo horizontal unilateral en (i) la comercialización minorista de vehículos livianos y medianos nuevos en la Región Metropolitana y (ii) la comercialización minorista de vehículos livianos y medianos usados en la Región Metropolitana. Esto se debe a que, como se explicó *supra*, Algeciras participa, mediante sus filiales Auto Summit Chile S.A. y Summit Motors Ltda., en estos dos mercados en los que también operan Europarts y Saint Germain respectivamente. Por ende, la materialización de la Operación implica la existencia de un traslape horizontal entre el *joint venture* y las filiales de Algeciras Auto Summit Chile S.A. y Summit Motors Ltda., generando así, una mayor concentración en los mercados (i) y (ii).
- b) Riesgo de conglomerado entre la comercialización mayorista y minorista de vehículos livianos y medianos nuevos y usados en la Región Metropolitana y el financiamiento automotriz, debido a que este último, al ser una posible fuente de financiamiento, puede ser considerado un servicio relacionado, complementario a la compra de un vehículo, ya sea nuevo o usado y que suele contratarse en la misma ocasión de compra.

#### i. Análisis horizontal

29. Conforme a los parámetros de la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración del año 2012 (“**Guía**”)<sup>32</sup>, el análisis primario realizado por esta División es uno estructural que considera las participaciones tanto de las Partes, de las entidades que toman parte de la Operación, así como de sus competidores en los mercados, y las variaciones de los niveles de concentración en los mismos. Como es habitual, esto último se calculará en base al cambio en el Índice de Herfindhal Hirschmann (“**HHI**”).
30. En la presente Investigación, el HHI se calculó, para el mercado minorista de vehículos nuevos, a partir de las participaciones de mercado que corresponden a las cifras entregadas por los informes automotrices de la ANAC<sup>33</sup>. En el caso de vehículos

---

respecto, cabe hacer presente que un efecto de este tipo resulta poco probable. Lo anterior, en razón de que en la industria automotriz las relaciones contractuales existentes entre importadores y concesionarios son *intuitio personae* y de larga duración, contemplando causales de término relacionadas principalmente a incapacidad financiera o bajo rendimiento de ventas por parte de los concesionarios. Sin perjuicio de lo anterior, aun cuando existiese una relación vertical no existiría habilidad para ejecutar prácticas anticompetitivas de carácter vertical, atendidas las participaciones de las Partes tanto en la comercialización mayorista y minorista de vehículos livianos y medianos nuevos, según se expone en el presente Informe.

<sup>32</sup> FNE. Guía, p.13. Disponible en el sitio web <<https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2012/10/Guia-Fusiones.pdf>> [última visita: 29.04.2021]. 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.

<sup>33</sup> Éstas son calculadas a partir de las inscripciones realizadas en el Registro de Vehículos Motorizados dependiente del Registro Civil. Véase FNE, Informe de aprobación “Adquisición de control en Bergé Automoción, S.L.U por parte de Mitsubishi Corporation”, Rol N° F226-19.

usados, se utilizaron las cifras entregadas por CAVEM<sup>34</sup>. Los resultados se presentan en las siguientes Tablas N°1 y N°2:

**Tabla N° 1**  
**Participaciones en la comercialización minorista de vehículos livianos y medianos nuevos para los años 2019 y 2020 en la Región Metropolitana<sup>35</sup>.**

	Año	
	2019	2020
Auto Summit Chile S.A.	[0-5]%	[0-5]%
Summit Motors Ltda.	[0-5]%	[0-5]%
Europarts S.A.	[0-5]%	[0-5]%
<b>Total Partes</b>	[0-5]%	[0-5]%
<b>ΔHHI</b>	1,91	1,71

*Fuente: Estimación propia a partir de datos de ANAC*

**Tabla N° 2**  
**Participaciones en la comercialización minorista de vehículos livianos y medianos usados para los años 2019 y 2020 en la Región Metropolitana<sup>36</sup>.**

	Año	
	2019	2020
Auto Summit Chile S.A.	[0-5]%	[0-5]%
Summit Motors Ltda.	[0-5]%	[0-5]%
Comercial Saint Germain S.A.	[0-5]%	[0-5]%
<b>Total Partes</b>	[0-5]%	[0-5]%
<b>ΔHHI</b>	0,07	0,03

*Fuente: Estimación propia a partir de datos de CAVEM*

31. De los resultados expuestos en las tablas anteriores, resulta evidente que los valores del cambio en el HHI que genera la Operación se encuentran muy por debajo de los umbrales establecidos en la Guía, por lo que no resulta necesario para esta División efectuar un análisis en mayor profundidad para descartar riesgos.
32. En efecto, si bien existen sub segmentaciones plausibles de los mercados relevantes, no es necesario profundizar en ellas, ya que los valores expuestos en las Tablas N°1 y N°2 *supra*, además de la existencia de múltiples actores<sup>37</sup> y el hecho de que las Partes no se especializan en un tipo de vehículos en particular, permitirían descartar la existencia de riesgos horizontales bajo cualquier definición plausible de mercado relevante.

<sup>34</sup> Notificación, p.71.

<sup>35</sup> **Nota Confidencial [3]**

<sup>36</sup> **Nota Confidencial [4]**

<sup>37</sup> Véase, por ejemplo, el sitio web de CAVEM <<https://www.cavem.cl/socios>> [última visita: 18.05.2021]

33. Por otro lado, no concurren en este caso circunstancias especiales que ameriten un análisis en profundidad en mercados que no superen los umbrales de la Guía<sup>38</sup>.

## ii. Análisis de conglomerado

34. Con respecto a la comercialización de vehículos livianos y medianos, se tuvieron en consideración las participaciones de mercado tanto del nivel mayorista como minorista, en atención a que la relación contractual entre el mercado de financiamiento automotriz y la comercialización de vehículos existe entre los importadores y las entidades financieras, pero se materializa a través de los concesionarios.
35. Al respecto, la participación de mercado en la comercialización mayorista de vehículos livianos y medianos nuevos de Citroën Chile corresponde a un 2,8% el año 2020 y a un 2,7% el año 2019<sup>39</sup>. Si consideramos la segmentación entre vehículos de pasajeros, SUV, camionetas y vehículos comerciales, la participación de Citroën Chile aumenta a un 7,6% en este último segmento durante el año 2019<sup>40</sup>. Por último, si consideramos una definición aún más estrecha de mercado relevante, sub segmentando la categoría de vehículos comerciales entre furgones, minibuses y *minitrucks*, Citroën Chile obtuvo una participación de [10-20]%<sup>41</sup> el mismo año en la categoría de furgones<sup>42</sup>. Por su parte, la participación total de las Partes en el mercado minorista alcanzó un [0-5]% y [0-5]%<sup>43</sup> para los años 2019 y 2020 respectivamente, en el caso de vehículos nuevos, y un [0-5]% y [0-5]%<sup>44</sup> para los mismos periodos en el caso de vehículos usados.
36. Asimismo, respecto del financiamiento automotriz, cabe hacer presente que las Partes estiman que la participación de Mundo Crédito en la actividad de financiamiento automotriz sería de un [0-5]% del mercado de vehículos nuevos y de [0-5]%<sup>45</sup> en vehículos usados<sup>46</sup> medido en cantidad de créditos colocados<sup>47</sup>.

---

<sup>38</sup> En concreto, en la presente Operación no existen circunstancias que traten de (a) un competidor potencial; (b) un innovador importante o un competidor especialmente vigoroso; (c) riesgos de coordinación, o los haya habido en el pasado reciente.

<sup>39</sup> Notificación, p.45. Asimismo, la Notificación indica que la fuente de los datos se basa en el informe elaborado por el Departamento de Estudios e Informes ANAC para los periodos informados.

<sup>40</sup> De acuerdo Informe Fiat Peugeot, p.39.

<sup>41</sup> **Nota Confidencial [5]**

<sup>42</sup> Informe Fiat Peugeot, p.40. Dicha participación aumenta al [10-20]% **Nota Confidencial [6]** en el escenario más conservador que excluye a los furgones de marcas de origen chino, ya que, de acuerdo a antecedentes de investigaciones anteriores de esta División, podrían ser consideradas como más distantes competitivamente respecto de otros furgones.

<sup>43</sup> **Nota Confidencial [7]**

<sup>44</sup> **Nota Confidencial [8]**

<sup>45</sup> **Nota Confidencial [9]**

<sup>46</sup> Notificación, p. 69 y Complemento, p.7. Cálculos realizados en base a datos de ANAC para autos nuevos y CAVEM para autos usados.

<sup>47</sup> Si bien esta División no tuvo disponibles los valores necesarios para calcular la participación de mercado medida en términos de monto total colocado, una aproximación conservadora que considera solamente los montos financiados por las seis financieras registradas en la Comisión para el Mercado Financiero, además de Mundo Crédito, arroja una participación de [0-5]% de este último respecto del total.

37. A partir de la información anterior, esta División consideró estimaciones alternativas de dichas participaciones de mercado y, habiendo consultado con agentes del mercado<sup>48</sup>, pudo corroborar que efectivamente, la participación de Mundo Crédito en financiamiento automotriz se encuentra dentro de dicho orden de magnitud, lo que afectaría directamente la habilidad de las Partes para llevar a cabo estrategias de empaquetamiento para extender la posición que tienen las mismas en un determinado mercado, hacia otros.
38. De esta forma, los limitados niveles de participación a nivel mayorista; la presencia de un gran número de actores distintos a las Partes<sup>49</sup> y la baja participación de las Partes en el mercado de financiamiento automotriz, de acuerdo a lo indicado *supra*, permiten descartar que exista la habilidad para que las Partes, con posterioridad a la Operación puedan llevar a cabo prácticas exclusorias de empaquetamiento de productos u otras similares en dichos mercados.

#### IV. CONCLUSIONES

39. 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,

**FRANCISCA LEVIN VISIC**  
**JEFA DE DIVISIÓN DE FUSIONES**

CWM

---

<sup>48</sup> Declaración de don Marcelo González, Subgerente General de Forum Servicios Financieros S.A., de fecha 23 de abril de 2021 y Respuesta de las Partes a Oficio Ord. N° 564 de fecha 19 de abril de 20121.

<sup>49</sup> Al menos 15 en el caso de furgones. Véase Informe Fiat Peugeot, p.40 y 41. Asimismo, respecto del financiamiento automotriz, existirían al menos otros 5 competidores con mayores participaciones que las que actualmente posee Mundo Crédito.