

Santiago, 13 AGO 2012

VISTOS:

- 1) La investigación iniciada con fecha 20 de agosto de 2010 (la "Investigación"), con ocasión de la denuncia de un particular en contra de la empresa concesionaria automotriz Maco Industrial y Comercial S.A. ("Maco"), por presunto abuso de posición dominante en relación a los cobros que realizaría esta empresa en la comercialización e instalación de repuestos originales de automóviles marca Audi;
- 2) El Informe de Archivo de la División de Investigaciones, de fecha 10 de agosto de 2012 (el "Informe");
- 3) Lo dispuesto en los artículos 1, 2, 3, 39 y 41 del Decreto Ley N° 211; y

CONSIDERANDO:

- 1) Que, la denuncia hace referencia a un mercado secundario o *aftermarket*: el mercado de la comercialización e instalación de repuestos originales de automóviles marca Audi, el cual es complementario a la compra de un bien primario, consistente en la comercialización de los automóviles de dicha marca;
- 2) Que, de conformidad con los antecedentes recabados y analizados durante la Investigación, esta Fiscalía pudo concluir que Maco, en su calidad de distribuidor exclusivo de automóviles marca Audi, tiene una participación relevante en el mercado secundario asociado, ya que sólo existen ciertos servicios técnicos autorizados por Maco para la prestación de servicios de comercialización e instalación de piezas originales y de mano de obra técnica respecto de vehículos de dicha marca;
- 3) Que, Maco informó a esta Fiscalía que mientras un vehículo se encuentra en el periodo de garantía -periodo que era de dos años en la fecha en que se inició la Investigación y de cuatro años en la actualidad- la política general de la empresa es no mantener dicho beneficio si al automóvil se le efectúa un recambio de piezas en talleres no autorizados y con repuestos que no fueron adquiridos de Maco. En caso que un cliente adquiriese un repuesto original de un tercero, la denunciada señaló que accedería a instalarlo en la medida que revise y certifique que estos repuestos son originales, y que el código de la pieza de recambio se corresponde con el *chassis* del vehículo, en cuyo caso se mantendría la garantía del vehículo;
- 4) Que, adicionalmente, Maco indicó que, a efectos de que un vehículo marca Audi pueda conservar la garantía, la adquisición de repuestos a terceros se encuentra sujeta al cumplimiento de las siguientes condiciones: a) que la pieza sea nueva y se encuentre embalada y sellada; b) que provenga de *países de origen aceptables*, esto es, de Argentina, Perú o México, los que, según la denunciada, tendrían idéntica regulación que Chile y serían acordes a las singularidades físicas, geográficas, ambientales y climáticas de nuestro país; y c) que el consumidor exhiba en Chile la respectiva boleta o factura de compra de dichos países;

- 5) Que, sin perjuicio de lo anterior, la denunciada señaló a esta Fiscalía que recomendaba el uso de piezas originales Audi provenientes de algún servicio técnico oficial de la marca, dado que el fabricante no podría juzgar ni garantizar la calidad, fiabilidad, seguridad y adecuación para el contexto de las exigencias regulatorias, físicas, geográficas, ambientales o climáticas chilenas, de otras piezas o productos Audi, destinados a otros mercados, aún cuando hayan sido homologados por algún organismo de revisión o inspección técnica oficialmente reconocido o exista una autorización oficial para alguna otra jurisdicción;
- 6) Que, además, Maco no proveyó a esta Fiscalía antecedentes suficientes que describieran las exigencias regulatorias, físicas, geográficas, ambientales o climáticas aducidas, que harían a nuestro país compatible sólo con Argentina, Perú o México, y no con el resto de las naciones, a efectos de la adquisición de piezas de recambio;
- 7) Que, Maco reveló a esta Fiscalía la dificultad que le asiste a los consumidores el identificar los códigos de repuestos -necesarios para la adquisición de la pieza correspondiente-, de lo cual se colige que tal falta de información hace más compleja para los usuarios la compra de piezas de recambio de otros proveedores distintos de Maco;
- 8) Que, sin perjuicio de lo anterior, esta Fiscalía ha podido observar que existen posibilidades de importación de repuestos, así como otros actores en la industria nacional a los cuales sería posible optar de manera alternativa, tanto para la adquisición de piezas originales de recambio, como para la instalación de las mismas. No obstante ello, en la medida que un vehículo se encuentre dentro del periodo de garantía -que según el denunciado en la actualidad asciende a cuatro años u 80.000 kilómetros- se genera cierta cautividad de los clientes, por lo que se tiende a reducir la intensidad de la competencia entre quienes otorgan dicha garantía y los demás actores del mercado, respecto de dichos clientes. En este caso, el consumidor tiene la opción de analizar y ponderar los costos de perder la garantía versus los beneficios económicos que le reportará reparar su automóvil con un proveedor alternativo;
- 9) Que, esta Fiscalía pudo concluir que el poder de Maco para ejercer abusos en el mercado de repuestos y servicio técnico se encontraría parcialmente limitado por los potenciales efectos negativos que tendría dicha conducta sobre las ventas de automóviles marca Audi. Lo anterior, en consideración a que la competencia observada en el segmento de comercialización de vehículos, disciplinaría, en cierta medida, potenciales prácticas abusivas de la denunciada en el mercado secundario;
- 10) Que, a juicio de esta Fiscalía, de acuerdo a la legislación vigente, lo anteriormente expuesto permite descartar que existan antecedentes que den cuenta, de manera irrefutable, que la denunciada haya ejecutado una conducta anticompetitiva, concluyéndose, en consecuencia, que no se configura la conducta de fijación de precios excesivos;
- 11) Que, sin perjuicio de lo anterior, en el marco de la Investigación, esta Fiscalía analizó la legislación comparada de los Estados Unidos de América ("EE.UU") y de la Comisión Europea (la "CE") en materia de *aftermarkets* en el mercado automotriz;

- 12) Que, a partir de los antecedentes revisados de EE.UU, esta Fiscalía pudo observar que dicho país contempla una ley especial que define el marco normativo de las garantías asociadas a los bienes y servicios que se comercializan, la que establece que los proveedores de automóviles deben mantener la garantía del vehículo o pieza aunque la reparación haya sido hecha por un servicio técnico independiente. Asimismo, la normativa dispone que es el propio fabricante o proveedor quien debe acreditar que la reparación fue deficiente, o que la pieza presentaba defectos, para no hacer efectiva la garantía, alterándose la carga de la prueba en dicho sentido;
- 13) Que, al analizar la legislación sectorial de la CE, se observó que, pese a que ciertos acuerdos verticales referidos a la venta de vehículos de motor se encuentran exentos de las normas de competencia bajo ciertas condiciones, la CE proscribire los acuerdos verticales que establezcan restricciones entre fabricantes de vehículos y proveedores de piezas de recambio que limiten la capacidad del proveedor para vender dichos productos a distribuidores, talleres o a usuarios finales. Que, asimismo, la CE considera especialmente graves aquellos acuerdos que restrinjan el acceso a la información de las especificaciones técnicas requeridas por los consumidores o talleres alternativos para la adquisición de los repuestos adecuados para los vehículos;
- 14) Que, adicionalmente, la CE configura su normativa sobre la base de que, en el mercado primario y secundario de automóviles, la principal fuente de competencia resulta de la interacción competitiva entre talleres de reparación independientes y talleres de reparación autorizados de la marca en cuestión, y en este contexto, presta especial atención ciertas conductas que pueden restringir la competencia, tales como el impedir que talleres de reparación independientes tengan acceso oportuno a la información técnica relativa a las reparaciones y mantenimiento de su marca, o la aplicación incorrecta de las garantías legales y/o ampliadas para excluir a los talleres de reparación independientes, al reservar las reparaciones de sus vehículos a miembros de su red autorizada;
- 15) Que, a la luz de la normativa comparada en la materia, y el caso particular, es posible concluir que el mercado de los automóviles marca Audi se configura sobre la base de un mercado secundario asociado a un producto primario, en que sus consumidores no disponen de la información suficiente acerca del mercado asociado de comercialización e instalación de repuestos, ni con anterioridad al momento de tomar su decisión de compra del producto primario, ni una vez adquirido éste, lo que les impide adoptar sus decisiones de compra respecto de las piezas de recambio y servicio técnico con la debida ilustración, dificultando su acceso al mercado secundario;
- 16) Que, asimismo, dichas deficiencias en la información se ven incrementadas con las condiciones a las que Maco sujeta la mantención de las garantías que ostentan los automóviles, ya enunciadas, en su calidad de distribuidor exclusivo y representante de la marca en Chile, respecto de la adquisición e instalación de repuestos originales adquiridos de un tercero;
- 17) Que, no obstante no se configura la conducta anticompetitiva denunciada, por las consideraciones antes expuestas, esta Fiscalía no puede desconocer que los consumidores podrían resultar perjudicados por las asimetrías de información antes descritas, así como por las restricciones aparejadas al mantenimiento de las garantías en caso de adquisición de repuestos de un

tercero y no del proveedor o fabricante. Adicionalmente, las conductas observadas podrían eventualmente estar siendo replicadas por otras empresas en el mercado primario y secundario automotriz, afectando a una mayor proporción de consumidores;

- 18) Que, en este orden de cosas, esta Fiscalía considera deseable que el cliente disponga de la mayor cantidad de especificaciones técnicas relevantes acerca del mercado secundario, con anterioridad al momento de tomar su decisión de compra del producto primario, tales como valores de referencia y periodicidad de las mantenciones requeridas por el automóvil, costos de los repuestos y el valor de la mano de obra asociada a la instalación de las piezas de recambio, entre otra;
- 19) Que, en este contexto, esta Fiscalía adscribe a lo señalado por la CE, en su normativa sectorial, que establece una nómina de antecedentes que deben estar a disposición del consumidor final y talleres de reparación de automóviles, para su debida información en cuanto a la reparación y mantenimiento de vehículos, a saber: números de identificación o cualquier otro método de identificación de vehículos de motor, catálogos de piezas, procedimientos de reparación y mantenimiento, códigos de piezas de recambio y cualquier información necesaria para identificar el recambio correcto de la marca del fabricante apto para un vehículo determinado; y
- 20) Que, sin perjuicio de que los hechos denunciados no configuran un atentado a la libre competencia, tanto la regulación sectorial comparada que ha sido analizada por esta Fiscalía, como el examen del mercado secundario de automóviles Audi, efectuado en la Investigación, constituyen valiosos antecedentes que evidencian deficiencias en la regulación, y el riesgo consecuente de afectación de los consumidores.

RESUELVO:

1°.- **ARCHÍVESE** el expediente Rol N° 1681-10 FNE, sin perjuicio de las facultades de esta Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados.

2°.- **REMÍTANSE** los Antecedentes de la Investigación a la Oficina de Competitividad del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, para los fines que se estimen pertinentes.

3°.- **ANÓTESE Y COMUNÍQUESE.**

Rol N° 1681-10 FNE

far
FLV



PHILIPPE IRARRÁZABAL PHILIPPI
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO