



## Resolución N° 54 / 01-12-2023

El folio ha sido generado electrónicamente.

### VISTOS:

1. La presentación de fecha 6 de septiembre de 2023, correlativo de ingreso N°43.646-2023 (“**Notificación**”), en virtud de la cual Renault S.A.S. (“**Renault**”) y Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. (“**Geely**”) y junto con Renault, “**Partes**”), notificaron a esta Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**” o “**FNE**”) la operación de concentración consistente en la creación de un *joint venture* (“**JV**”) para la producción y comercialización de soluciones de trenes motrices para vehículos motorizados (“**Operación**”) y por medio de la cual las Partes solicitaron eximirse de acompañar determinados antecedentes.
2. Las resoluciones de fecha 22 de septiembre de 2023, por medio de las cuales esta Fiscalía acogió parcialmente las solicitudes de exención de las Partes de acompañar determinados antecedentes y constató la falta de completitud de la Notificación, de conformidad al artículo 50 inciso final 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 (“**DL 211**”).
3. La presentación de fecha 6 de octubre de 2023, correlativo de ingreso N°46.122-2023, por medio de las cuales las Partes subsanaron los errores y omisiones de la Notificación y realizaron solicitudes de exención adicionales (“**Complemento**”).
4. Las resoluciones de fecha 20 de octubre de 2023, por medio de las cuales esta Fiscalía acogió la solicitud de exención de las Partes de acompañar determinados antecedentes e instruyó el inicio de la investigación bajo el Rol FNE F362-2023, de conformidad al Título IV del DL 211 (“**Investigación**”).
5. El informe de la División de Fusiones de esta Fiscalía, de esta misma fecha (“**Informe**”).
6. Lo establecido en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales de mayo de 2022 (“**Guía**”) y la Guía de Competencia de junio de 2017 de esta Fiscalía (“**Guía de Competencia**”).
7. Lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 39, 50 y 54, y en el Título IV, todos del DL 211.

### CONSIDERANDO:

1. Que Renault forma parte del grupo Renault, una multinacional francesa fabricante de automóviles con sede en Boulogne-Billancourt, presente en 135 países. La actividad tanto a nivel global como en Chile del grupo Renault se enfoca en el diseño, fabricación, venta, reparación, mantenimiento y arrendamiento de vehículos de motor, partes y servicios de movilidad bajo las marcas Renault, Dacia, Alpine y Mobilize. Tanto a nivel mundial como en Chile, los vehículos que distribuye Renault incluyen automóviles de pasajeros, SUV, camionetas y vehículos comerciales livianos. En Chile, Renault tiene como única filial a Industria de Conjuntos Mecánicos SpA (“**Cormecánica**”), entidad que opera una planta ubicada en la ciudad de Los Andes dedicada exclusivamente a la producción de un subsistema automotriz (transmisión



del tren motriz, específicamente, cajas de cambio o velocidades de vehículos), producto que se comercializa en su totalidad en el exterior<sup>1</sup>.

2. Que Geely es un fabricante de vehículos de origen chino con sede en Hangzhou, que cuenta con operaciones globales que abarcan la investigación, el desarrollo y el diseño de vehículos, como asimismo su producción, venta y servicios de postventa. Suministra en todo el mundo, incluyendo en Chile, automóviles de pasajeros (lo que comprende vehículos de pasajeros, SUV y camionetas) junto con vehículos comerciales livianos.
3. Que la Operación consiste en la creación del JV, por medio del cual las Partes combinarán sus actividades relacionadas con los motores de combustión interna, motores híbridos y sus tecnologías relacionadas, con el objeto de crear un proveedor mundial e independiente que produzca y comercialice soluciones de tren motriz de alta eficiencia energética<sup>2</sup>. Por tanto, la Operación corresponde a la hipótesis descrita en el artículo 47 letra c) del DL 211, esto es, una asociación para conformar un agente económico independiente distinto de las Partes, que desempeñará sus funciones de forma permanente, cumpliéndose a su vez los lineamientos establecidos en la Guía de Competencia<sup>3</sup>.
4. Que en la industria automotriz interactúan principalmente las siguientes actividades: (i) la fabricación y comercialización de vehículos; (ii) la importación y distribución mayorista de vehículos; (iii) la comercialización minorista de vehículos (venta al cliente final); (iv) la comercialización de partes y repuestos; (v) la prestación de servicios de postventa; y (vi) otras actividades relacionadas, como la prestación de servicios financieros y la comercialización de seguros automotrices. Tanto las Partes como el propio JV traslapan horizontalmente sus actividades en Chile en lo que respecta a la fabricación<sup>4</sup> y comercialización<sup>5</sup> de vehículos.
5. Que las Partes operan simultáneamente en nuestro país en la fabricación y comercialización de vehículos nuevos y ejercen influencia en ambos segmentos relacionados a la distribución de vehículos: (i) aguas arriba, importando y distribuyendo distintas marcas de vehículos nuevos, por intermedio de terceros importadores y distribuidores mayoristas; y (ii) aguas abajo, en la comercialización minorista, mediante una red de concesionarios externos.
6. Que, respecto a la definición de mercado relevante de producto, no es necesario establecer una definición precisa respecto a las actividades de fabricación y comercialización de vehículos, ya que las conclusiones no se ven alteradas al adoptar una u otra aproximación; y en cuanto a la dimensión geográfica, siguiendo precedentes de la Fiscalía y los antecedentes recabados durante la Investigación, correspondería evaluar los efectos de la Operación desde una perspectiva de un mercado relevante geográfico de carácter nacional.

---

<sup>1</sup> En la actualidad, Renault mantiene una alianza estratégica con Nissan Motor Co. (“Nissan”) y Mitsubishi Motors Company (“MMC”) que actualmente proporciona a Renault el control exclusivo de los grupos Nissan y MMC. Más información en: <https://alliancernm.com/> [última visita 24.11.2023]. Cabe hacer presente que Renault ha señalado que esta alianza está en proceso de reestructuración, lo que significa que Renault y Nissan volverán a operar como empresas separadas, antes de finales de 2023. Por lo tanto, Renault dejará de controlar a Nissan y a MMC. Sin perjuicio de lo anterior, para efectos de realizar un examen conservador de la Operación, el análisis competitivo considerará a Nissan y Renault dentro del mismo grupo empresarial.

<sup>2</sup> La planta de Los Andes formará parte de los activos del negocio de tren motriz de Renault que será aportado al *joint venture* que se formará en virtud de la Operación.

<sup>3</sup> Guía de Competencia, párrafos 77 y siguientes.

<sup>4</sup> Respecto a la fabricación de vehículos, existen tres actividades principales: (i) trabajo de carrocería (relacionado a la conformación del *chassis*); (ii) trabajo de pintura (relativo a la pintura de la carrocería); y (iii) trabajo de ensamblaje, el que se encuentra relacionado a la adhesión de componentes automotrices a la carrocería (*vgr.* tren motriz). Es en este contexto en que se desarrollarán las actividades del JV, dado que la fabricación de soluciones de tren motriz corresponden a una actividad perteneciente al trabajo de ensamblado de componentes automotrices, que a su vez, al adherirse a la carrocería forman parte del proceso de ensamblaje de automóviles.

<sup>5</sup> La comercialización de vehículos puede segmentarse: (i) por su uso (nuevos y usados); y (ii) por su peso, dentro de los cuales es posible distinguir entre (a) vehículos pesados; y (b) vehículos livianos y medianos.

7. Que, en relación a eventuales efectos horizontales dentro del segmento de fabricación de automóviles, fue posible descartar la existencia de riesgos de carácter unilateral, toda vez que en Chile solamente el Grupo Renault se encuentra presente en la producción de trenes motrices —actividad que con la Operación será realizada exclusivamente en Chile por el JV—, mientras que el Grupo Geely no desarrolla esta actividad de manera local. Por tanto, no se genera un aumento de la concentración en este segmento de mercado que pueda generar un riesgo de reducción sustancial de la competencia.
8. Que, adicionalmente, fue posible descartar potenciales riesgos unilaterales dentro de los distintos segmentos de comercialización de vehículos livianos nuevos, toda vez que el perfeccionamiento de la Operación implicaría un aumento en el nivel de concentración inferior a los umbrales establecidos en la Guía, respecto de cualquiera de los segmentos analizados a lo largo de la Investigación. Adicionalmente, no se presentan las circunstancias especiales que la Guía contempla y que ameriten un análisis más exhaustivo respecto a los efectos horizontales unilaterales de la Operación<sup>6</sup>.
9. Que, a partir del análisis llevado a cabo, fue posible descartar riesgos de coordinación derivados de la Operación, toda vez que las Partes tienen una participación de mercado inferior al 10% en cada segmento donde se traslapan y a su vez se observa la presencia de competidores capaces de ejercer un rol disciplinador. Adicionalmente, el JV cuenta con mecanismos de “cortafuegos” que impedirán el flujo de información entre las Partes y el JV.
10. Que, finalmente, esta Fiscalía descartó que la Operación pudiese generar riesgos verticales en la industria automotriz relativo a eventuales estrategias exclusorias, producto de la relación existente entre la fabricación y comercialización de vehículos y la importación y distribución mayorista.
11. Que, en primer lugar, se analizó si el JV tendría la habilidad de *bloquear el acceso de los insumos* de tren motriz fabricados por el JV —a través de Cormecánica— a terceros fabricantes. Respecto a este posible bloqueo de insumos, cabe destacar que documentos internos de las Partes, indican que parte de los objetivos de la asociación hacen referencia a potenciar las ventas a clientes terceros independientes<sup>7</sup>. Por tanto, las Partes no tendrían el incentivo a bloquear el acceso a los insumos automotrices producidos por Cormecánica.
12. Que, por otro lado, esta Fiscalía evaluó si la Operación, y la integración vertical que conlleva, generaría en las Partes la habilidad para bloquear el acceso de los vehículos fabricados por las Partes a terceros competidores de Nissan Chile en la distribución mayorista de vehículos livianos<sup>8</sup>. Al respecto, se estima que las Partes no tendrían la habilidad para ejercer una estrategia de bloqueo de insumos dada la baja participación de mercado que ambas tienen y en razón de la presencia de otros actores capaces de ejercerle presión competitiva a las Partes.
13. Que, finalmente, respecto a un potencial *bloqueo de clientes* en desmedro de las comercializadoras de vehículos competidoras de las Partes, la información recabada durante la Investigación permitió concluir que ello es descartable, dado que Nissan Chile es una filial exclusiva de vehículos Nissan, cuya participación de mercado no supera el 5% en ningún segmento de comercialización de vehículos. Junto con ello,

<sup>6</sup> No se estima que alguna de las Partes sea un competidor potencial o un entrante reciente, tampoco que una de las Partes sea un competidor especialmente vigoroso e independiente *-maverick-*, entre otras circunstancias. Véase Guía, párrafo 36.

<sup>7</sup> Junto con ello, previo al perfeccionamiento de la Operación la totalidad de la producción de dicha planta automotriz se encuentra destinada a ventas internas del grupo Renault.

<sup>8</sup> Como fue señalado *supra*, los fabricantes comercializan sus vehículos a nivel mayorista mediante filiales o terceros importadores. Por ello, y dado que Nissan Chile es filial del grupo Renault en Chile (véase nota al pie n°1), es que de manera conservadora se analizaron eventuales prácticas exclusorias relativas a Nissan.

tanto el grupo Renault como el grupo Geely tienen contratos vigentes con terceros importadores para las otras marcas de cada grupo.

14. Que, en atención a todo lo anterior, esta Fiscalía ha llegado a la convicción de que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en los mercados analizados.

**RESUELVO:**

- 1°.- **APRUÉBESE**, de manera pura y simple, la operación de concentración consistente en la asociación entre Renault S.A.S. y Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd.
- 2°.- **NOTIFÍQUESE** a las Partes la presente resolución por medio de correo electrónico, según dispone el artículo 61 del DL 211.
- 3°.- **PUBLÍQUESE.**

Rol FNE F362-2023.

**JORGE GRUNBERG PILOWSKY**  
**FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**  
Fiscalía Nacional Económica  
Incorpora Firma Electrónica Avanzada

FUK/FRA