

ANT.: Asociación entre Renault S.A.S.
y Zhejiang Geely Holding Group
Co., Ltd.
Rol FNE F362-2023.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 01 de diciembre de 2023

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFE DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

De conformidad a lo preceptuado 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 (“**DL 211**”), presento a usted el siguiente informe (“**Informe**”), relativo a la operación de concentración del antecedente, recomendando su aprobación en forma pura y simple, por las razones que a continuación se exponen:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 6 de septiembre de 2023, mediante documentos ingreso correlativo N°43.646-2023 (“**Notificación**”), 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, a su vez, solicitaron eximirse de acompañar determinados antecedentes.
2. Con fecha 22 de septiembre de 2023, esta Fiscalía emitió resolución por falta de completitud de la Notificación, en conformidad al artículo 50 inciso final del DL 211 y, con esa misma fecha, dictó resolución por medio de la cual acogió parcialmente las solicitudes de exención de las Partes de acompañar determinados antecedentes. Posteriormente, mediante presentación de fecha 6 de octubre de 2023, correlativo de ingreso N°46.122-2023, las Partes subsanaron los errores y omisiones de la Notificación y realizaron solicitudes de exención adicionales (“**Complemento**”), las cuales fueron acogidas por medio de resolución de fecha 20 de octubre de 2023.
3. Conforme a lo señalado en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, con fecha 20 de octubre de 2023, la Fiscalía instruyó el inicio de la investigación de la Operación bajo el Rol FNE F362-2023 (“**Investigación**”).
4. Renault forma parte del grupo Renault, una multinacional francesa fabricante de automóviles con sede en Boulogne-Billancourt, presente en 135 países¹. La actividad

¹ 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, desde 1999. 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 (y a su vez, MMC de Renault), volverán a operar como empresas

global 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 livianos².

5. En Chile, Renault además 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. Cabe señalar que la planta de Los Andes forma parte de los activos del negocio de tren motriz de Renault que será aportado al *joint venture* que se formará en virtud de la Operación³.
6. 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)⁴ junto con vehículos comerciales livianos.
7. 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 energética⁵⁻⁶⁻⁷. Tanto Renault como Geely tendrán cada una respectivamente una

separadas, antes de finales de 2023. Por lo tanto, Renault dejará de controlar a Nissan y a MMC. Véase la Notificación, p. 8 y el Complemento, página 4, nota a pie 9.

No obstante, en la nueva alianza igualmente Renault tendrá una participación del 15% sobre Nissan y, además, le dará derecho a veto sobre materias relevantes. En virtud de ello, para efectos de realizar un examen conservador de la Operación, el análisis competitivo considerará a Nissan y Renault dentro del mismo grupo empresarial. Para mayor información, véase el comunicado de prensa de fecha 6 de febrero de 2023 en: https://www.renaultgroup.com/wp-content/uploads/2023/02/06022023_alliance-press-release_en.pdf [última visita 24.11.2023].

² Al margen de las actividades de automóviles, el grupo Renault también desarrolla actividades de servicios de financiamiento de ventas y servicios de movilidad. Notificación, pp. 7-8.

³ Notificación, p. 9.

⁴ El grupo empresarial del que forma parte Geely cuenta con varias marcas de automóviles, entre ellas, Geely Auto, Lynk & Co, Zeekr, Volvo Cars, Polestar, Lotus, London Electric Vehicle Company, Farizon Auto, Radar Auto, Cao Cao Mobility, Maple. De las marcas pertenecientes a este grupo, sólo Geely, Volvo, Maple, Livan y Farizon se comercializan actualmente en Chile. Notificación, p. 10. Más información sobre Geely y su grupo empresarial en: <http://zgh.com/?lang=en> [última visita 24.11.2023].

⁵ Notificación, p. 11. Como ya se adelantó, la Operación en Chile incluye a la planta de producción de cajas de transmisión de propiedad de Renault -por intermedio de su filial Cormecánica- ubicada en la ciudad Los Andes.

⁶ Respecto de los pasos proyectados para la concreción de la Operación, las Partes señalan que, en una primera etapa, ellas [**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. Notificación, pp. 6-7.

⁷ Cabe señalar que la Notificación señala que está previsto que Saudi Arabian Oil Company (“**Aramco**”) pueda poseer en el futuro una participación no mayoritaria en el JV. En efecto, se explica que, según Carta de Intenciones de fecha 2 de marzo de 2023, firmada por Renault, Geely y Aramco, [**Confidencial 2**]. Notificación, p. 7. Para más antecedentes, véase: <https://www.aramco.com/en/news-media/news/2023/aramco-signs-letter-of-intent-with-geely-and-renault-group> [última visita 24.11.2023].

Asimismo, es pertinente considerar que es de público conocimiento que Aramco ha anunciado la adquisición del 100% de las acciones de Esmax Distribución, sociedad que opera la licencia de Petrobras en Chile. Véase: <https://www.aramco.com/en/news-media/news/2023/aramco-to-enter-south-american-retail-market-with-esmax-acquisition> [última visita 24.11.2023].

Respecto de la eventual incorporación de Aramco como uno de los constituyentes del JV, esta deberá informarse a esta División, de conformidad a lo señalado en el artículo 48 del DL 211: “*Quienes notifiquen la*

participación del 50% en el *joint venture*, por lo que las Partes controlarán conjuntamente el JV⁸.

8. Conforme a lo anterior, las Partes señalan que mediante la constitución del JV podrán combinar eficientemente los activos de ambos grupos en materia de soluciones de tren motriz, aprovechando el desarrollo común con funciones convergentes de ingeniería y fabricación, con el objeto de alcanzar las sinergias requeridas para desarrollar las inversiones asociadas a nuevas tecnologías de tren motriz de bajas emisiones⁹.
9. De esta manera, la Operación corresponde al supuesto descrito en el artículo 47 letra c) del DL 211, esto es, una asociación para conformar un agente económico independiente distinto de Renault y Geely, que desempeñará sus funciones de forma permanente, cumpliéndose a su vez los lineamientos establecidos en la Guía de Competencia de junio de 2017 de esta Fiscalía (“**Guía de Competencia**”)¹⁰⁻¹¹⁻¹².

II. INDUSTRIA Y MERCADO RELEVANTE

10. En línea con lo que ha indicado previamente esta División¹³, en la industria automotriz interactúan principalmente las siguientes actividades: (i) la fabricación y comercialización de vehículos; (ii) la importación y distribución mayorista de vehículos¹⁴; (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.
11. Según los antecedentes recabados, tanto las Partes como el propio JV traslapan horizontalmente sus actividades en Chile en lo que respecta a la fabricación y comercialización de vehículos¹⁵. Respecto al JV, en Chile estará presente mediante

operación deberán poner en conocimiento de la Fiscalía Nacional Económica los hechos, actos o convenciones que modifiquen en cualquier forma los antecedentes, estimaciones, proyecciones o conclusiones que hubieren proporcionado, tan pronto como tales hechos, actos o convenciones lleguen a su conocimiento”. Luego, esta Fiscalía deberá evaluar si dicha modificación califica como una de aquellas descritas en el artículo 48 inciso 6° del DL 211 y en el párrafo 119 de la Guía de Competencia.

⁸ Según se indica en la Notificación y en el *Joint Venture Agreement* de fecha 11 de julio de 2023, las Partes concurrirán en partes iguales en la propiedad del JV, detentando cada una de ellas la mitad del total de las acciones. Asimismo, la nueva entidad será administrada por un directorio de **[Confidencial 3]**.

⁹ Véase Notificación, párr. 8 y 113.

¹⁰ En particular, el JV operará como una entidad económica independiente y autónoma de forma duradera en el tiempo. Lo anterior, consta a partir de: (i) el JV dispone de recursos suficientes para operar de forma independiente en el mercado, toda vez que será **[Confidencial 4]**; y (v) el JV tendrá su propia administración y su propio personal de *marketing* dedicado que operará independientemente de los constituyentes y en el mejor interés de la empresa. Para todo lo anterior, véase Notificación, párr. 95-130.

¹¹ Guía de Competencia, párrafos 77 y siguientes.

¹² De esta manera, se cumplen los requisitos establecidos por esta Fiscalía para que un *joint venture* pueda ser calificado como una operación de concentración de aquellas que requieren de su análisis. En este sentido el párrafo 80 de la Guía de Competencia señala que: “*Por tanto, una asociación o joint venture entre los constituyentes que no conforme un nuevo agente económico independiente y permanente, no calificará como operación de concentración y, por lo mismo, no será evaluado por la Fiscalía de conformidad al procedimiento del Título IV del DL 211.*”.

¹³ Informe de aprobación con medidas de mitigación “Fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. y Peugeot S.A.”, Rol FNE F233-2020, párrafo 24; Informe de aprobación “Adquisición de control en Comercializadora Ditec Automóviles S.A. por parte de Índigo Chile Holdings SpA.” Rol FNE F296-2021, párrafo 5; e Informe de aprobación “Adquisición de control en Dercorp EX SpA, Dercorp CL SpA y sus filiales por parte de Inchcape plc y otros”, Rol FNE F326-2022, párrafo 12.

¹⁴ 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.

¹⁵ Por otra parte, no se observan en nuestro país traslapes entre las Partes en otros segmentos relacionados a la industria de vehículos motorizados. Toda vez que, el grupo Renault está presente en la

las actividades relacionadas a la fabricación de soluciones de transmisión del tren motriz, por medio de la filial Cormecánica, aportada por el Grupo Renault. Mientras que las Partes realizan actividades en el segmento de comercialización de vehículos, al importar vehículos hacia Chile, ya sea, mediante filiales —como Renault con Nissan Chile— o mediante distribuidores mayoristas —como el caso de ambas Partes—, lo que en definitiva genera la existencia del traslape en el mercado de fabricación y comercialización de vehículos.

12. 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)¹⁶.
13. Es en este contexto en que se desarrollarán las actividades del JV, dado que la fabricación de soluciones de tren motriz corresponde 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.
14. Por su parte, como ha señalado previamente esta División¹⁷, 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 pesados¹⁸; y (b) vehículos livianos y medianos¹⁹.
15. Junto con lo anterior, 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 automóviles²⁰. En Chile, los fabricantes de vehículos comercializan sus productos a nivel mayorista a través de (i)

distribución mayorista y minorista mediante Nissan Chile, pero respecto a sus otras marcas (Renault y Mitsubishi) como en el caso del Grupo Geely, dichas actividades son realizadas por terceros independientes. Ahora bien, como se detallará *infra*, tanto Renault como Geely ejercen influencia de manera indirecta tanto en la distribución mayorista como minorista al especificar determinadas variables competitivas dentro de los contratos de distribución.

¹⁶ Véase Informe de aprobación con medidas de mitigación “Fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V y Peugeot S.A.”, Rol FNE F233-2020, párrafo 29: “Durante el trabajo de carrocería, ésta es ensamblada. Los diferentes componentes (*v.gr.* unidades frontal, trasera y lateral) son adheridos y pasan a conformar la plataforma del vehículo o *chassis*, que es el principal elemento en la fabricación de un vehículo. Una vez ensamblado, la carrocería del vehículo es enviada al taller de pintura donde atraviesa diferentes fases. En el paso final, la carrocería pintada va a través de la línea de producción donde, paso a paso, diferentes componentes (*v.gr.* tren motriz, ruedas, puertas, etc.) son adheridos a la carrocería hasta que se produce un vehículo finalizado”.

¹⁷ Informe de aprobación con medidas de mitigación “Fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. y Peugeot S.A.”, Rol FNE F233-2020, párrafo 59; Informe de aprobación “Adquisición de control en Comercializadora Ditec Automóviles S.A. por parte de Índigo Chile Holdings SpA.” Rol FNE F296-2021, párrafo 13; Informe de aprobación “Adquisición de control en Dercorp EX SpA, Dercorp CL SpA y sus filiales por parte de Inchcape plc y otros”, Rol FNE F326-2022, párrafo 18; e Informe de aprobación “Adquisición de control en Peña, Spoerer y Cía. S.A. por parte de Inversiones Kaufmann Chile S.A.”, Rol FNE F337-2022, párrafo 12.

¹⁸ Del mismo modo, dentro de los vehículos pesados se puede distinguir entre buses y camiones, los que a su vez pueden subdividirse por tipo de peso en livianos, medianos y pesados. Véase Informe de aprobación “Adquisición de control en Dercorp EX SpA, Dercorp CL SpA y sus filiales por parte de Inchcape plc y otros”, Rol FNE F326-2022.

¹⁹ A su vez, los vehículos livianos y medianos admiten las siguientes subsegmentaciones: vehículos de pasajeros, SUVs, camionetas y vehículos comerciales. Asimismo, dentro de la categoría de vehículos comerciales se puede distinguir entre furgones, minibuses y *minitrucks*, y se pueden subdividir por peso, entre vehículos livianos y medianos. Véase Informe de aprobación “Adquisición de control en Dercorp EX SpA, Dercorp CL SpA y sus filiales por parte de Inchcape plc y otros”, Rol FNE F326-2022.

²⁰ Informe de aprobación con medidas de mitigación “Fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. y Peugeot S.A.”, Rol FNE F233-2020, párrafo 34; Informe de aprobación “Adquisición de control en Comercializadora Ditec Automóviles S.A. por parte de Índigo Chile Holdings SpA.” Rol FNE F296-2021, párrafo 6; Informe de aprobación “Adquisición de control en Dercorp EX SpA, Dercorp CL SpA y sus filiales por parte de Inchcape plc y otros”, Rol FNE F326-2022, párrafo 13.

sus filiales; o (ii) terceros importadores con los que celebran un contrato de distribución²¹, como es el caso de las Partes²².

16. Las filiales de los fabricantes o los terceros importadores 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 seguros²³⁻²⁴.
17. Respecto a la definición de mercado relevante de producto, esta División considera que no es necesario establecer una definición precisa respecto a las actividades de fabricación y comercialización de vehículos, debido a que las características de la Operación hacen que las conclusiones del presente Informe no se vean alteradas al adoptar una u otra aproximación.
18. En cuanto a la dimensión geográfica, precedentes de la Fiscalía²⁵ han determinado un alcance nacional respecto a la fabricación y comercialización de vehículos. En efecto, esta División ha podido observar en dichos casos que gran parte de las variables competitivas son determinadas a nivel nacional, por lo que considera que también para el presente caso bajo análisis correspondería evaluar los efectos de la Operación desde una perspectiva nacional.

III. ANÁLISIS COMPETITIVO

19. Siguiendo lo señalado por la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales de mayo de 2022 de esta Fiscalía (“Guía”), dado que la Operación consiste en la conformación de un *joint venture*, esta División pondrá énfasis en el análisis de riesgos coordinados que pudieran surgir²⁶.
20. Adicionalmente, dado que las Partes constituyentes del JV concentran sus actividades en un mismo mercado —esto es, fabricación y comercialización de vehículos—, esta División analizará los posibles efectos unilaterales de carácter horizontal que pudieran producirse a causa de la Operación²⁷. Junto con ello, se

²¹ *Ibid.*

²² Salvo en el caso de Nissan Chile, filial de Renault en nuestro país. Notificación, p. 5.

²³ Informe de aprobación con medidas de mitigación “Fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. y Peugeot S.A.”, Rol FNE F233-2020, párrafo 34.

²⁴ Según fue posible constatar en la presente Investigación, y en línea con pronunciamientos previos de esta División, los acuerdos de distribución regulan diversos aspectos de la relación entre fabricantes e importadores, pudiendo los primeros influir en la organización del negocio de los segundos en Chile. 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), precios convenidos y formas de pago, las garantías que pueden estar involucradas, las marcas que comprende la representación y la extensión de la exclusividad de la representación de las marcas, los reportes a ser remitidos por el distribuidor al fabricante, las garantías de post venta a ser ofrecidas a los clientes finales, entre otras variables. Además, en dichos acuerdos se contemplan habitualmente órdenes mínimas de compras anuales. Lo señalado, conforme se puede apreciar de los contratos tenidos a la vista en la presente Investigación, se encuentra en línea respecto de los fabricantes **[Confidencial 5]**. Véase respuesta de Renault, al Oficio Ord. N°1659, recibida con fecha 26 de octubre de 2023 y de Geely, al Oficio Ord. N°1660, recibida con fecha 31 de octubre de 2023.

En este mismo sentido, véase también Informe de aprobación con medidas de mitigación “Fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. y Peugeot S.A.”, Rol FNE F233-2020, párrafos 34 y ss.; Informe de aprobación “Adquisición de control en Comercializadora Ditec Automóviles S.A. por parte de Índigo Chile Holdings SpA.” Rol FNE F296-2021, párrafo 14; Informe de aprobación “Adquisición de control en Dercorp EX SpA, Dercorp CL SpA y sus filiales por parte de Inchcape plc y otros”, Rol FNE F326-2022, párrafos 15 y ss.

²⁵ Informe de aprobación con medidas de mitigación “Fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. y Peugeot S.A.”, Rol FNE F233-2020, párrafos 93 y 94.

²⁶ Véase Guía p. 29.

²⁷ Al respecto, la Guía señala que: “*En el evento que alguna de las partes participe en el mismo mercado del joint venture o bien sea éste quien concentre las actividades de las partes en un mismo mercado, la Fiscalía analizará también los eventuales efectos unilaterales que puedan derivarse de la creación de la nueva entidad mediante la Operación*”. Véase Guía p. 30.

analizarán los potenciales efectos verticales que la Operación podría involucrar en la industria automotriz.

i. Riesgos horizontales unilaterales y coordinados

21. En primer lugar, del análisis de efectos horizontales dentro del segmento de fabricación de automóviles, fue posible descartar la existencia de riesgos de carácter unilateral, toda vez que, como fue señalado *supra*, 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 local²⁸. Por tanto, no se genera un aumento de la concentración en este segmento de mercado que pueda generar un riesgo de reducción sustancial a la competencia.
22. Posteriormente, para el análisis de efectos unilaterales dentro de los distintos segmentos de comercialización de vehículos livianos nuevos, esta División estimó las participaciones de mercado de las Partes en base a la cantidad de vehículos comercializados en Chile durante el año 2022. Junto con ello, se calcularon las respectivas variaciones en el nivel de concentración derivadas de la Operación. Para ello, se estimaron los cambios en el índice de Herfindahl – Hirschman (“IHH”) dentro de cada segmento.
23. Como se puede observar en la Tabla N°1, el perfeccionamiento de la Operación únicamente genera una mayor concentración en tres de los cuatros segmentos en que las Partes traslapan sus actividades, dado que el grupo Geely no se encuentra presente en el segmento de camionetas en Chile. Respecto a los otros tres segmentos, la participación conjunta de las Partes no supera el [0-10]% del mercado.
24. En específico, tanto en el segmento de vehículos de pasajeros como de vehículos comerciales la participación del grupo Geely es inferior al [0-10%], mientras que en el segmento SUV alcanza una participación de [0-10]%. Lo anterior, genera que la variación en el nivel de concentración en cada segmento sea inferior a 30 puntos.

Tabla N°1: Participación de mercado y cambio en IHH producto de la Operación

	% de vehículos comercializados en Chile (2022)			
	Vehículos de Pasajeros	SUV	Camionetas	Vehículos Comerciales
Grupo Renault	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%
Grupo Geely	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Total Partes	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%
Delta IHH	6,2	28,1	0,0	1,0

Fuente: elaboración propia en base a datos de <https://www.anac.cl/> [última revisión 21-11-2023].

25. Por tanto, 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

²⁸ Del mismo modo, el Grupo Geely en su respuesta de fecha 26 de octubre de 2023 a Oficio Ord. N°1660-2023 señaló que [confidencial 6]. Del mismo modo, tampoco se visualiza en [Confidencial 7].

análisis más exhaustivo respecto a los efectos horizontales unilaterales de la Operación²⁹.

26. Junto con lo anterior, como señala la Guía, por medio de los *joint ventures* se crean o fortalecen vínculos estructurales entre las matrices. Lo que podría permitir a los constituyentes de la asociación acrecentar su capacidad para coordinar su comportamiento competitivo entre sí, ya sea en el mismo mercado del JV, o bien, en mercados diferentes³⁰.
27. Por tanto, esta División analizó si la conformación del JV pudiera afectar la habilidad y los incentivos de los constituyentes de la asociación para coordinar su comportamiento en la fabricación y comercialización de vehículos³¹. A partir del análisis llevado a cabo, es posible descartar riesgos de coordinación derivados de la Operación tales que tengan la aptitud de reducir sustancialmente la competencia, en atención a los argumentos que se explican a continuación.
28. En primer lugar, como fue señalado *supra*, las Partes tienen una participación de mercado inferior al [0-10]% en cada segmento donde se traslapan, junto con ello, la presencia de competidores que podrían considerarse sustitutos de las Partes, tales como General Motors, Toyota o el grupo Volkswagen, entre otros, permite descartar que la Operación vaya a generar riesgos de coordinación entre las Partes en lo que respecta al segmento de comercialización de vehículos. En este sentido, la presencia de competidores —ya sean los mencionados u otros presentes en el mercado— les permite ejercer un rol disciplinador, disminuyendo las eventuales ganancias derivadas de una coordinación. Por tanto, no se produciría una variación relevante en los incentivos a la coordinación, al no generarse un cambio significativo en las condiciones que facilitan la sostenibilidad externa de dicha coordinación³².
29. Adicionalmente, la relación entre los constituyentes de la asociación y el propio JV, contará con mecanismos de “cortafuegos” que impedirán el flujo de información no relacionada a las actividades del JV³³. En este contexto, cabe señalar que los notificantes han señalado que la información disponible se limitará de forma general a aquella habitualmente accesible a los proveedores, es decir: (i) el costo pagado por las soluciones de tren motriz suministradas por el JV; (ii) así como cierta información técnica relacionada con sus respectivas plataformas de vehículos en las que se ensamblarán las soluciones de tren motriz.
30. Junto con ello, en el marco de la estructura del JV, las Partes han señalado que se adoptarán como medidas que: (i) el JV tendrá su propia administración y personal que operará de manera independiente de los constituyentes y en el mejor interés del JV; (ii) las Partes no enviarán a ningún empleado a trabajar en él; (iii) no existen participaciones cruzadas entre los constituyentes de la asociación; y (iv) se establecerán medidas informáticas que impedirán el acceso desde los sistemas de

²⁹ En efecto, de los antecedentes recabados no se desprende 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.

³⁰ Guía, párrafo 83.

³¹ Véase (i) Rol FNE F199-2019 “Asociación entre Inmobiliaria Puente Limitada y Compañía de Seguros Confuturo S.A.”, pp.7-12; y (ii) Rol FNE F243-2020 “Asociación entre CMA CGM, COSCO Shipping Lines, COSCO Shipping Ports, SIPG, Hapag-Lloyd, PSA, Hutchinson Ports, OOCL y Qingdao Port Lines”, pp.12-18.

³² Guía, párrafos 80-81.

³³ Según lo señalado por el grupo Renault en su respuesta de fecha 26 de octubre de 2023 a Oficio Ord. N°1659-2023, dentro de los cortafuegos se contempla lo siguiente: **[Confidencial 8]**.

las Partes a la información comercialmente sensible del JV, por lo que el sistema informático del JV será completamente independiente al de las Partes y estas a su vez no tendrán acceso a la información comercialmente sensible del *joint venture*, ni viceversa³⁴⁻³⁵.

ii. Riesgos verticales

31. Por otro parte, esta División analizó si la Operación pudiese generar riesgos verticales en la industria automotriz relativo a eventuales estrategias exclusorias³⁶, en atención a la relación existente entre la fabricación y comercialización de vehículos y la importación y distribución mayorista, expuesta en el presente Informe.
32. En lo que respecta a la asociación entre las Partes, esta División 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, en la actualidad —previo al perfeccionamiento de la Operación— la totalidad de la producción de dicha planta automotriz se encuentra destinada a ventas internas del grupo Renault³⁷.
33. Junto con ello, documentos internos de las Partes, indican que parte de los objetivos de la asociación hacen referencia a potenciar las ventas a clientes terceros independientes³⁸. Por tanto, las Partes no tendrían el incentivo a bloquear el acceso a los insumos automotrices producidos por Cormecánica.
34. Por otro lado, —y de manera conservadora— esta División 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 livianos³⁹.
35. Al respecto, las Partes no tendrían la habilidad para ejercer una estrategia de bloqueo de insumos. Como se mencionó en la Tabla N°1 *supra*, las Partes tienen una baja participación de mercado en aquellos segmentos donde ambas se encuentran presentes, no superando en ninguno de los segmentos con traslape una participación conjunta mayor al [0-10]%. Es en este contexto, que además, existen otros actores capaces de ejercerle presión competitiva a las Partes⁴⁰.

³⁴ Véase Notificación, p 24.

³⁵ Además de las medidas estructurales, según lo señalado por el grupo Renault en su respuesta a Oficio Ord. N°1659-2023 de fecha 26 de octubre de 2023, las Partes y el JV estarán sujetos a protocolos de intercambio de información que contemplarán, como mínimo, lo siguiente: **[Confidencial 9]**. Estos principios también se reflejarán en los códigos de cumplimiento internos de cada una de las Partes.

Véase respuesta de Geely, al Oficio Ord. N°1660-2023 y de Renault, al Oficio Ord. N°1659-2023, ambas recibidas con fecha 26 de octubre de 2023.

³⁶ Lo anterior, ha sido analizado en investigaciones anteriores realizadas por esta División. Por ejemplo, véase: Informe de Aprobación Rol FNE F223-2019, Adquisición de control en activos de la marca First por parte de Inversiones Mitta SpA; Informe de Aprobación Rol FNE F294-2021, Adquisición de control en Cobra Servicios Comunicaciones y energía, S.L.U. por parte de Vinci S.A.; e Informe de Aprobación Rol FNE F328-2022, Adquisición de control en Inversiones Blue SpA CPA y filiales por parte de Copec S.A., entre otros.

³⁷ Véase respuesta a Oficio Ord. N°1659-2023 de Renault de fecha 26 de octubre de 2023.

³⁸ Véase documento “*Rubik Project Report*” acompañado por el grupo Geely en la Notificación.

³⁹ 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.

⁴⁰ Tales como Toyota, el Grupo Hyundai-Kia o General Motors.

36. Finalmente, esta División analizó si la Operación, implicaría que Nissan Chile adquiriría la habilidad de desarrollar un posible 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 [0-10]% en ningún segmento de mercado -salvo un [0-10]% en segmento camionetas-. Junto con ello, tanto el grupo Renault como el grupo Geely tienen contratos vigentes con terceros importadores para las otras marcas de cada grupo y además, descartaron **[Confidencial 10]**⁴¹.

IV. CONCLUSIONES

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

VICENTE LAGOS TORO
JEFE DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

FUK/FRA

⁴¹ Véase respuesta a Oficio Ord. N°1659-2023 de Renault de fecha 31 de octubre de 2023 y respuesta a Oficio Ord. N°1660-2023 de Geely de fecha 31 de octubre de 2023.