

Santiago, 31 de diciembre de 2020

VISTOS:

1. La presentación de fecha 3 de marzo de 2020, correspondiente al ingreso correlativo N°01030-20 ("**Notificación**"), mediante la cual se le notificó a la Fiscalía Nacional Económica ("**Fiscalía**") la eventual operación de concentración consistente en la fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. ("**FCA**") y Peugeot S.A. ("**PSA**") y en conjunto con FCA, las "**Partes**").
2. La resolución de fecha 17 de marzo de 2020 por medio de la cual esta Fiscalía declaró la Notificación incompleta, y el documento presentado con fecha 31 de marzo de 2020, ingreso correlativo N°01376-20, mediante el cual las Partes subsanaron los errores y omisiones de la Notificación ("**Complemento**"), y solicitaron eximirse de presentar cierta información por no encontrarse razonablemente disponible, de conformidad al artículo 3 N°1 del Decreto Supremo N°33 del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que Aprueba Reglamento de fecha 1° de marzo de 2017, sobre Notificación de una Operación de Concentración, publicado en el Diario Oficial con fecha 1° de junio de 2017 ("**Reglamento**").
3. La resolución que accedió a la solicitud de exención referida en el visto anterior, y la resolución de inicio que instruyó la investigación bajo el Rol FNE F233-2020 ("**Investigación**"), ambas dictadas por esta Fiscalía con fecha 15 de abril de 2020.
4. Los resultados de los cuestionarios en línea a distribuidores mayoristas de vehículos nuevos ("**Cuestionario a Importadores**")¹ y a concesionarios que comercializan vehículos de las Partes ("**Cuestionario a Concesionarios**")².
5. El acuerdo de suspensión de fecha 19 de mayo de 2020, suscrito entre la Fiscalía y las Partes, mediante el cual se estipuló la suspensión del plazo de la Investigación por un término de 20 días hábiles administrativos, según dispone el artículo 60 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**").
6. La reunión sostenida entre la Fiscalía y los apoderados de las Partes con fecha 18 de junio de 2020, en la que se les informó, en base a los antecedentes de la Investigación recabados hasta dicha fecha, de los riesgos que la Operación podría producir para la libre competencia, de conformidad con el artículo 53 del DL 211.

¹ Con fecha 16 de abril de 2020 la FNE envió de forma electrónica a través de la plataforma Zoho, un cuestionario a 11 distribuidores presentes en el mercado de vehículos comerciales, que en conjunto con las Partes representaron el 94% de las ventas de este segmento para el año 2019. En éste, se hicieron preguntas de cercanía competitiva entre las Partes, así como preguntas de sustitución entre los distintos tipos y segmentos de vehículos comerciales, y entre éstos últimos y camionetas. Se obtuvieron respuestas de todos los consultados.

² Con fecha 22 de abril de 2020 la FNE envió de forma electrónica a través de la plataforma Zoho, un cuestionario a los 45 concesionarios que forman la red de comercialización de las marcas Peugeot, Citroën, Opel y RAM. En éste se hicieron preguntas de cercanía competitiva entre las Partes en el segmento comercial, así como preguntas de sustitución entre los distintos tipos y segmentos de vehículos comerciales, y entre éstos últimos y camionetas. En total se obtuvieron 20 respuestas.

7. La resolución de fecha 26 de junio de 2020, por medio de la cual esta Fiscalía extendió la presente Investigación hasta por un plazo máximo de 90 días adicionales³, por estimar que la Operación podría reducir sustancialmente la competencia, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 54 letra c) del DL 211, dando inicio a la segunda fase de Investigación (**"Fase II"**).
8. La información recabada mediante el cuestionario en línea a empresas de *leasing* operativo (**"Cuestionario a LOP"**), y los resultados de una encuesta en línea a consumidores finales de furgones de las marcas asociadas a PSA y FCA efectuada directamente por la Fiscalía (**"Encuesta a Consumidores"** o **"Encuesta"**)⁴.
9. La reunión sostenida con los apoderados de las Partes el día 22 de septiembre de 2020, en que se les informó los riesgos que la Operación podría producir para la libre competencia en base a los antecedentes de la Investigación, conforme lo establece el artículo 53 del DL 211, complementada por el informe que comunica los riesgos de la Operación de fecha 16 de octubre de 2020.
10. Las presentaciones de las Partes de fecha: (i) 25 de septiembre de 2020, relativa a las sinergias de la Operación (**"Presentación de Eficiencias"**); (ii) 2 de octubre de 2020, relativa a las condiciones de entrada, acompañada también de un informe preparado por la consultora Compass Lexecon (**"Presentación de Condiciones de Entrada"**); y (iii) 6 de octubre de 2020, donde se acompañó un informe económico preparado por la consultora Compass Lexecon (**"Informe Económico"**).
11. El ingreso correlativo N°04298-20 de fecha 22 de diciembre de 2020, relativo al ofrecimiento definitivo de medidas de mitigación por las Partes, en conformidad con el artículo 53 del DL 211 (**"Medidas de Mitigación"**), las que se adjuntan como Anexo B del Informe.
12. El informe de la División de Fusiones de la Fiscalía de fecha 30 de diciembre de 2020 (**"Informe"**).
13. Lo señalado en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración del año 2012 de esta Fiscalía y lo dispuesto en la Guía de Remedios publicada por esta Fiscalía en junio de 2017 (**"Guía de Remedios"**).
14. Lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 39, 50, 53, 54 y 57 y demás disposiciones aplicables del DL 211; y,

³ FNE. Resolución que extiende la investigación F233-2020, disponible en: <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2020/07/res54c_F233_2020.pdf> [última visita: 25. 08.2020].

⁴ La Encuesta se efectuó entre los días 20 de agosto y 8 de septiembre de 2020 y se le envió a un total de 4191 consumidores, obteniéndose un total de 599 respuestas que representa una tasa de respuesta de 14,3%. Para mayores antecedentes sobre los objetivos y la metodología de dicho estudio, véase documento que consta a fojas 647 del expediente de Investigación.

CONSIDERANDO:

1. Que la operación de concentración notificada consiste en una fusión, en los términos que contempla el artículo 47, letra a) del DL 211, entre FCA y PSA, absorbiendo la primera a la segunda, quedando por tanto FCA como entidad sobreviviente, la cual pasaría a denominarse '*Stellantis*' ("**Operación**").
2. Que FCA es una sociedad constituida bajo las leyes de los Países Bajos, controladora del grupo empresarial automotriz Fiat Chrysler, dedicado principalmente a la fabricación y comercialización de vehículos y componentes a nivel mundial, bajo las marcas Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, RAM, Dodge, Fiat, Jeep, Lancia y Maserati.
3. Que, en Chile, FCA está representado localmente por el importador y distribuidor independiente SK Bergé S.A. ("**SK Bergé**"), quién efectúa la importación de las marcas de FCA a nuestro país y cuenta con su propia red de concesionarios a través de los cuales también se prestan servicios de postventa. SK Bergé está verticalmente integrada con uno de sus concesionarios⁵, pero la mayoría de los concesionarios que componen su red son independientes y comercializan las marcas de FCA de manera no exclusiva. Entre FCA y SK Bergé no existen obligaciones recíprocas de exclusividad.
4. Que, por su parte, PSA es una sociedad anónima constituida bajo las leyes de la República Francesa, controladora del grupo empresarial Peugeot, que se dedica principalmente a la fabricación y comercialización de vehículos y componentes, a nivel mundial, bajo las marcas Peugeot, Opel, Citroën, Vauxhall y DS.
5. Que, en cuanto a la fabricación de vehículos, PSA está verticalmente integrada aguas arriba con la sociedad Faurecia S.E. ("**Faurecia**"), la cual está activa en la fabricación de asientos de automóviles, sistemas de interiores y tecnologías de control de emisiones y sistemas de información⁶.
6. Que en relación a la comercialización de vehículos de las marcas Peugeot y Opel, PSA está integrada verticalmente aguas abajo a lo largo de toda la cadena de distribución, a través de su filial PSA Chile S.A. ("**PSA Chile**") –que realiza la importación y cuenta con una red de distribución compuesta principalmente por concesionarios independientes que comercializan las marcas Peugeot y Opel de manera no exclusiva– y mediante Automotores Franco Chilena S.A., concesionario integrado a PSA Chile que opera en la comercialización minorista.
7. Que respecto de las marcas Citroën y DS, PSA está representada de forma exclusiva en Chile por el importador y distribuidor independiente Citroën Chile S.A.C. ("**Citroën Chile**"), quien puede importar marcas de otros fabricantes y cuenta con una red de distribución minorista que incluye a concesionarios independientes que también comercializan la marca Citroën de forma no exclusiva y a través de los cuales presta los servicios de postventa. Citroën Chile se encuentra integrado verticalmente aguas abajo en la comercialización minorista como uno de los concesionarios de la marca Citroën⁷.

⁵ Este es el caso de Iberocar y Repuestos Express, ambas corresponden a sociedades filiales de SK Bergé.

⁶ Notificación, p. 4.

⁷ Citroën Chile distribuye a nivel mayorista sólo Citroën y DS. Sin embargo, a nivel minorista (i.e. como concesionario) –bajo la razón social Europarts S.A.– comercializa también la marca Hyundai en sus tres sucursales.

8. Que según se indica en la Notificación, la Operación permitirá que la entidad fusionada obtenga un portafolio de marcas con posicionamiento complementario y diferenciado, lo que le permitiría enfrentar los nuevos desafíos de la industria automotriz relacionados con la movilidad conectada, electrificada, compartida y autónoma.
9. 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 y de repuestos y partes; y (iii) la comercialización minorista de vehículos, de repuestos y partes, junto con la prestación de servicios de postventa.
10. Que, en forma directa o indirecta, FCA y PSA superponen sus actividades en cada uno de esos tres segmentos en Chile. En efecto, FCA y PSA superponen sus actividades en la fabricación y comercialización de vehículos motorizados⁸. Además, PSA participa localmente en la importación y distribución mayorista de vehículos y de repuestos y partes, y en la comercialización minorista de los mismos, junto con la prestación de servicios de postventa.
11. Que respecto de la dimensión horizontal de la Operación y para efectos de determinar el mercado relevante en su ámbito de producto, es necesario tener presente que, en términos generales y en pronunciamientos anteriores, esta Fiscalía ha clasificado la fabricación y comercialización de vehículos motorizados (i) por su uso, entre vehículos nuevos y usados y, también, (ii) por su peso, distinguiendo entre vehículos pesados y vehículos livianos y medianos. Adicionalmente, la categoría de vehículos livianos y medianos se ha segmentado en (i) vehículos de pasajeros; (ii) SUV; (iii) camionetas; y (iv) vehículos comerciales.
12. Que esta Fiscalía advierte que las Partes superponen sus actividades en Chile respecto de la fabricación y comercialización de vehículos livianos y medianos nuevos en los segmentos de (i) vehículos de pasajeros; (ii) SUV; y (iii) vehículos comerciales.
13. Que atendidas las cuotas de mercado de las Partes, el análisis competitivo se ha centrado en el segmento de vehículos comerciales, pudiendo descartar la existencia de aprensiones a la libre competencia respecto de los segmentos de vehículos de pasajeros y SUV, en atención a las bajas participaciones de mercado que detentan y al mayor número de competidores que participan en dichos segmentos.
14. Que los antecedentes recabados durante la Investigación permitieron descartar que los vehículos pertenecientes al segmento de camionetas puedan ser considerados, conjuntamente con los vehículos comerciales, como integrantes de un mismo mercado relevante del producto, por existir diferencias importantes en cuanto a su precio, características técnicas, capacidad de carga en volumen y ocasiones de consumo, entre otras.
15. Que los vehículos comerciales se pueden clasificar según (i) peso, entre vehículos comerciales livianos y medianos, y (ii) categoría, en furgones, minibuses y *minitrucks*,

⁸ Cabe hacer presente que las Partes no poseen plantas de fabricación de vehículos en Chile, sino que la fabricación se realiza en distintos lugares del mundo, para que con posterioridad los vehículos producidos sean importados a nuestro país. Así, la fabricación de vehículos tiene una dimensión nacional que dice relación con la injerencia que tienen los fabricantes respecto de sus canales de distribución en cada país, respecto de variables competitivas relevantes.

existiendo diferencias relevantes en cuanto a precio, capacidad de carga y ocasión de consumo entre unos y otros⁹. En ese sentido, los antecedentes de la Investigación permiten definir como mercados relevantes de producto afectados por la Operación (i) a la comercialización de furgones livianos nuevos y (ii) a la comercialización de furgones medianos nuevos, pudiendo descartar problemas de competencia solamente en este último mercado, toda vez que en dicho segmento existe un mayor número de actores cercanos a las Partes que pueden ejercer presión competitiva suficiente, al poseer marcas reconocidas que gozan de prestigio en el mercado.

16. Que, en cuanto a la dimensión geográfica, esta Fiscalía advierte que el mercado puede delimitarse a nivel nacional, en forma consistente a lo que sostienen las Partes en la Notificación, debido a que gran parte de las variables competitivas son determinadas nacionalmente, y en atención a que los distintos actores que operan en él están presentes a lo largo del país.
17. Que respecto de las relaciones verticales se analizaron potenciales riesgos de bloqueo de insumo producto de la Operación (i) en la fabricación de vehículos, toda vez que existirá una relación vertical entre FCA y Faurecia, entidad del grupo empresarial de PSA, activa en la fabricación de componentes y partes de vehículos; y (ii) en la comercialización minorista de vehículos, porque existirá una relación entre FCA y Automotores Franco Chilena S.A., comercializador minorista en Chile controlado por PSA.
18. Que fue posible descartar potenciales riesgos verticales en la fabricación de vehículos, por cuanto, atendida las participaciones de mercado que Faurecia posee en los mercados involucrados y el porcentaje que las Partes representan en sus ventas, éstas últimas carecerían de la habilidad e incentivos para adoptar una estrategia consistente en un bloqueo de insumos a terceros, porque existen otros actores que, en dicho caso, podrían ejercer presión competitiva a Faurecia y harían que su comportamiento fuera inviable económicamente. Asimismo, se descartó que las Partes tengan la habilidad e incentivos para adoptar una estrategia de bloqueo de insumos en la comercialización minorista de vehículos, toda vez que Automotores Franco Chilena S.A. no representa un porcentaje relevante de las ventas de las Partes¹⁰ y éstas poseen una participación de mercado menor¹¹ si se consideran de forma agregada todos los segmentos de vehículos, por lo que la recaptura de clientes aguas abajo por las marcas comercializadas por las Partes, producto de una eventual estrategia de bloqueo de insumos, sería baja¹².

⁹ En efecto, de acuerdo a los antecedentes de la Investigación y clasificaciones internas de la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (ANAC), en el segmento de vehículos comerciales existirían tres categorías de vehículos: furgones, minibuses y *minitrucks*. (i) Furgón: Vehículo compuesto de cabina y caja para el transporte de carga en un solo cuerpo, provisto de dos puertas delanteras; lateral(es) o posterior para el movimiento de la carga. *Son principalmente utilizados en actividades de logística urbana y prestación de servicios urbanos*; (ii) Minibus: Vehículo para el transporte de personas, entre 9 y 20 asientos, carrocería en un sólo cuerpo, con vidrios en sus paneles laterales. *Tienen como principal objetivo el transporte de personas, transporte de turismo, transporte de escolares, y otros, tanto urbano como interurbano*; y (iii) Minitruck: Vehículo de carga similar en sus características al segmento de camiones, pero con un peso bruto vehicular menor a 3.860 kilos. *Son utilizados en gran medida para el transporte urbano de bienes y servicios*. Información pública disponible en: <<https://www.anac.cl/wp-content/uploads/2017/11/Anuario-2017.pdf>> [última vista: 30.09.2020].

¹⁰ Automotores Franco Chilena S.A representó el [0-10]%% de las unidades vendidas y el [0-10]%% de los ingresos de PSA Chile. Notificación, Anexo 6.5.

¹¹ De acuerdo a la información de ANAC, la entidad fusionada representaría el 10,5% de las unidades vendidas en 2019, por detrás de los grupos Hyundai-Kia (15,2%) y Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi (13,8%) y por delante de General Motors (9,8%).

¹² A mayor abundamiento, asumiendo que las Partes pudiese efectuar un bloqueo de insumos en la categoría de furgones donde, conjuntamente posee participaciones relevantes, ello resultaría poco plausible en

19. Que en lo que respecta a las relaciones horizontales en la comercialización de furgones livianos nuevos, la Fiscalía consideró necesario realizar un análisis de cercanía competitiva en atención a que éste involucra bienes diferenciados.
20. Que el análisis de la presente Investigación da cuenta que la Operación, de perfeccionarse pura y simplemente, puede generar riesgos horizontales de carácter unilateral en el segmento de furgones livianos nuevos, lo que podría producir una reducción sustancial de la competencia. En particular, fue posible concluir que la entidad fusionada tendría los incentivos y la habilidad de incrementar los precios en ciertos modelos de furgones livianos nuevos comercializados por FCA, tanto en la comercialización minorista a través de concesionarios y la comercialización de flotas a través de las empresas de *leasing* operativo.
21. Que, en efecto, a la luz de los resultados de la Investigación, fue posible verificar que existiría una alta cercanía competitiva entre las Partes en el segmento de furgones livianos nuevos, principalmente en cuanto origen de su fabricación¹³, tipo de motor¹⁴, ocasiones de consumo y características de la demanda¹⁵ de los productos comercializados por las Partes. Dicha cercanía competitiva se apreciaría principalmente respecto de los modelos de furgones livianos Peugeot Partner, Citroën Berlingo y Opel Combo de PSA, y los modelos de furgones livianos RAM V700 City y RAM V1000 de FCA¹⁶.
22. Más específicamente, a partir de los resultados de la Encuesta a Consumidores, esta Fiscalía pudo constatar que en la comercialización minorista existirían incentivos de aumento en precio para los tres modelos comercializados por FCA bajo la marca RAM V700 City, RAM V700 Rapid y RAM V1000. Sin perjuicio de lo anterior, el incentivo de aumento en precio al modelo RAM V700 Rapid, se podría encontrar limitado atendida la presencia de otros actores de reconocido prestigio que ofrecen vehículos a gasolina capaces de ejercer presión competitiva¹⁷. Asimismo, en la comercialización de flotas a LOP, esta Fiscalía encontró incentivos de aumento al precio principalmente para los modelos RAM V700 City y RAM V1000.
23. En la misma línea, la Encuesta a Consumidores, el Cuestionario LOP, el Cuestionario a Distribuidores, el Cuestionario a Concesionarios, la revisión de las características técnicas de los vehículos, opiniones de actores de la industria y el examen de documentos internos

atención a que las ventas de dicha categoría representan un porcentaje menor en las ventas de los concesionarios.

¹³ Existe evidencia consistente en la Investigación que permite concluir que dentro del segmento analizado hay una distinción entre los productos según su origen de fabricación. Ello redundaría en el precio, calidad, tipo de motor (i.e. según el origen algunos no ofrecerían motores diésel, por ejemplo), características técnicas, consumidor tipo y formato de vehículo, entre otros.

¹⁴ La importancia del motor diésel y su contribución en la determinación del precio de los furgones ha sido estudiado a través del análisis econométrico de precios hedónicos. Para el análisis, se utilizaron distintas características de los furgones livianos como variables explicativas del precio. Los resultados son significativos y muestran que en promedio un furgón liviano con motor diésel sería alrededor de un 25% a 30% más caro que un furgón liviano con motor gasolina.

¹⁵ La demanda en estos vehículos presenta características particulares: (i) para los consumidores resulta especialmente relevante el *“total cost of ownership”* del producto, que comprende el precio, valor de reventa, mantenciones y reparaciones del vehículo, entre otros; y (ii) en este segmento existe una preferencia por motores diésel en función del ahorro en combustible.

¹⁶ Esta División consideró que el modelo RAM V700 Rapid de FCA no sería cercano a los otros modelos enunciados en razón de que posee motor a gasolina.

¹⁷ Este es el caso de General Motors con su modelo N400 Max y Suzuki con su modelo APV.

de las Partes y de terceros, fue posible concluir que los actores más cercanos a las Partes que comercializan furgones livianos –esto es, Mercedes Benz y Renault– no ejercerían una presión competitiva suficiente a la entidad fusionada.

24. Que, respecto a las condiciones de entrada, la probabilidad de una entrada oportuna y suficiente se vería limitada, principalmente, por (i) los costos hundidos, tales como la construcción de una marca y el establecimiento de una red de distribución; (ii) las regulaciones sectoriales principalmente las relacionadas con las normas de emisión y seguridad; y (iii) el tamaño del mercado, puesto que las expectativas de rentabilidad son proporcionales a él, aumentando la probabilidad de entrada o reacomodo mientras más grande sea.
25. Sin perjuicio de lo anterior, y a diferencia de los nuevos entrantes, los resultados de la Investigación también mostraron que la expansión o reacomodo de actores reconocidos y presentes en el mercado de furgones livianos o en otros mercados próximos, que ya cuentan con productos cercanos a aquellos comercializados por las Partes en este segmento, podría eventualmente alcanzar la suficiencia necesaria para ejercer presión competitiva de forma tal que se contrarresten los eventuales efectos anticompetitivos de la Operación. No obstante, la información recabada no reveló la existencia de planes concretos de entrada y/o expansión en el corto y mediano plazo por parte de otros actores que ofrecen productos cercanos a las Partes en el segmento de furgones livianos fuera de Chile.
26. Que, entre los contrapesos ponderados, esta Fiscalía analizó las eficiencias presentadas por las Partes. Sin embargo, si bien algunas de éstas podrían efectivamente ser inherentes a la Operación y resultar razonables, no se presentaron antecedentes suficientes para darlas por acreditadas.
27. Que, considerando el análisis efectuado por esta Fiscalía y los riesgos identificados, las Partes ofrecieron las Medidas de Mitigación, con el objeto de mitigar aquellos riesgos que la Operación pudiere producir a la libre competencia en el mercado de furgones livianos.
28. Que las Medidas de Mitigación contemplan, en primer lugar, la obligación de mantener la importación y distribución mayorista de los productos de las marcas de RAM y Citroën en manos de terceros independientes por el plazo de tres años y la distribución mayorista de las marcas Peugeot y Opel a cargo de la filial chilena de PSA por el mismo periodo de tiempo (“**Medida de Distribución**”). Asimismo, en atención a que PSA y Toyota cuentan con un acuerdo de cooperación o *joint venture* para el desarrollo, fabricación y suministro de vehículos comerciales livianos compactos en la plataforma EMP2 (K9) –donde se producen los modelos de furgones livianos Peugeot Partner, Citroën Berlingo, Opel Combo y Toyota Proace–, se incluyó además la obligación unilateral de PSA de ofrecer una capacidad anual –por sobre la capacidad considerada en el remedio ofrecido a raíz de la Operación a la agencia de competencia en Europa, la Comisión Europea destinada exclusivamente para Chile de furgones livianos de la marca Toyota a favor de dicho fabricante, si Toyota así lo solicitase a su sola discreción durante la vigencia del acuerdo de cooperación. Adicionalmente, el remedio ofrecido por PSA incluye un descuento en los precios de transferencia de los vehículos y en los precios de piezas y partes asociados a dichos productos (“**Medida de Capacidad**”).
29. Que, con el fin de determinar si los remedios ofrecidos por las Partes se hacían cargo de resolver los riesgos para la competencia derivados de la Operación y sus posibles efectos

en el mercado, esta División realizó un análisis conforme a los estándares establecidos por la Fiscalía en la Guía de Remedios. Para dichos efectos, haciendo uso de las atribuciones contenidas en el artículo 53 inciso final del DL 211, esta División puso la propuesta de remedios presentada por las Partes en conocimiento de terceros interesados.

30. Que, ponderando la Medida de Distribución y la Medida de Capacidad de forma conjunta, esta Fiscalía estima que se potenciaría la competencia *inter-marca* e *intra-marca* en variables de servicio al cliente distintas al precio y la calidad de los vehículos, así como también que se propiciaría la potencial expansión de un competidor cercano a las Partes para Chile, tornando así las Medidas de Mitigación en (i) efectivas e idóneas para impedir que la Operación genere una reducción sustancial de la competencia; (ii) factibles de implementar, ejecutar y monitorear; y (iii) proporcionales a los riesgos de competencia detectados a raíz de la Operación.
31. Que, en razón de lo anterior, es posible concluir que la Operación, no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia.

RESUELVO:

- 1°.- **APRUÉBESE** la Operación entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. y Peugeot S.A., a condición que se dé cumplimiento a las Medidas de Mitigación ofrecidas por las Partes, individualizadas en el numeral décimo primero de los vistos y adjuntas como Anexo B del Informe.
- 2°.- **NOTIFÍQUESE** a las Partes notificantes por medio de correo electrónico, según dispone el artículo 61 del DL 211.
- 3°.- **PUBLÍQUESE.**

Rol FNE F233-2020.


CWM

**RICARDO RIESCO EYZAGUIRRE
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**