

ANT.: Asociación entre BASF SE,
BMW Holding B.V. y Otros.
Rol FNE F319-2022

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 15 de septiembre de 2022

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFA DE DIVISIÓN DE FUSIONES

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, y sus modificaciones posteriores (“**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 de fecha 23 de junio de 2022, mediante documento ingreso correlativo N°26.202-2022 (“**Notificación**”), BASF SE (“**BASF**”), BMW Holding B.V. (“**BMW**”), Henkel AG & Co. KGaA (“**Henkel**”), Mercedes-Benz AG (“**Mercedes-Benz**”), Robert Bosch Gesellschaft mit beschränkter Haftung (“**Bosch**”), SAP SE (“**SAP**”), Schaeffler Invest GmbH (“**Schaeffler**”), Siemens Industry Software GmbH (“**Siemens**”), T-Systems International GmbH (“**T-Systems**”), Volkswagen Aktiengesellschaft (“**Volkswagen**”) y ZF Friedrichshafen AG (“**ZF**”, y conjuntamente, las “**Partes**” o los “**Accionistas**”) notificaron a la Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**” o “**FNE**”) una operación de concentración consistente en un acuerdo de asociación entre los once Accionistas para la conformación de un *joint venture* (“**JV**”) con el objeto de operar una plataforma para el intercambio de datos en la industria automovilística (“**Operación**”).
2. Con fecha 8 de julio de 2022, esta Fiscalía emitió una resolución por falta de completitud de la Notificación, en conformidad al artículo 50 del DL 211. Posteriormente, mediante presentación de fecha 22 de julio de 2022 correspondiente al ingreso correlativo N°26.680-2022 (“**Complemento**”), las Partes subsanaron los errores y omisiones de la Notificación identificados por esta Fiscalía y solicitaron la exención de acompañar ciertos antecedentes a la Notificación.
3. En conformidad con lo señalado en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, con fecha 5 de agosto de 2022, esta Fiscalía instruyó el inicio de la investigación de la Operación bajo el rol FNE F319-2022 (“**Investigación**”) y acogió la solicitud de las Partes de eximirse de acompañar determinados antecedentes a la Notificación.

i) Las Partes

4. BASF es una empresa internacional, matriz del grupo BASF, dedicada a la elaboración de productos químicos e industriales que cotiza en bolsa, con sede en

Alemania¹. En Chile, el grupo BASF se encuentra activo mediante tres filiales directas e indirectas².

5. BMW es una sociedad de responsabilidad limitada, empresa *holding* del grupo BMW, dedicada a la fabricación de automóviles y motocicletas³, además de prestar servicios financieros, de *leasing* y de arrendamiento de automóviles. El grupo BMW no tiene filiales en Chile, pero comercializa sus productos en nuestro país mediante un contrato de importación con la empresa Williamson Balfour Motors SpA.
6. Henkel es la matriz de un grupo empresarial alemán que se dedica a la fabricación de productos de lavandería y cuidado del hogar, en particular detergentes para ropa, suavizantes, limpiadores domésticos, productos con tecnología adhesiva y productos de belleza⁴. En Chile, el grupo Henkel desarrolla sus actividades a través de dos filiales⁵.
7. Mercedes-Benz es una filial de Mercedes-Benz Group AG, empresa matriz del grupo empresarial activo globalmente en la industria automotriz mediante la fabricación y suministro de automóviles y furgonetas, además de la prestación de servicios financieros relacionados al financiamiento, *leasing*, seguros y gestión de flotas. El grupo no tiene filiales en Chile⁶.
8. Bosch es la empresa matriz de un grupo compuesto por más de 400 entidades, siendo un proveedor global de tecnologías y servicios para la industria automovilística, tecnología industrial, bienes de consumo, construcción y tecnologías de energía. En nuestro país, el grupo se encuentra activo a través de dos filiales⁷.
9. SAP es una empresa dedicada a la provisión de *software* para la gestión de procesos empresariales, desarrollando soluciones para el procesamiento de datos y el flujo de información entre organizaciones⁸⁻⁹.
10. Schaeffler es una filial de Schaeffler AG, matriz del grupo y proveedor global de la industria automovilística, presente en la elaboración de componentes, sistemas de alta precisión en aplicaciones de motor, transmisión y chasis, además de soluciones

¹ BASF está activa en la cadena de valor automotriz, como proveedora de productos químicos e industriales.

² Las filiales directas e indirectas constituidas en Chile corresponden a: (i) BASF Corporate Services Chile S.A.; (ii) BASF Chile S.A. y (iii) Nunhems Chile SpA. Dichas sociedades se encuentran activas en los segmentos de petroquímicos, intermedios, materiales de rendimiento, monómeros, dispersiones y resinas, productos químicos de rendimiento, revestimientos, cuidados químicos, nutrición y salud, soluciones agrícolas.

³ El grupo BMW comercializa las marcas BMW, Mini, Rolls-Royce y motocicletas BMW.

⁴ Henkel participa de la industria automotriz como proveedora de soluciones en materia de diseño, desarrollo, fabricación y mantenimiento de vehículos, además de ofrecer adhesivos y selladores de alto rendimiento para automóviles, camiones y otros sistemas de transporte.

⁵ Henkel Chile Ltda. y Aislantes Nacionales SpA, ambas pertenecientes a la línea de productos con tecnología adhesiva. Dichas sociedades comercializan las marcas Agorex, Bekron, Bemezcla, Metylan, Pattex y Sista.

⁶ Sus ventas en nuestro país se realizan a través de Mercedes-Benz AG (Alemania) y Mercedes-Benz Argentina S.A.U. (Argentina) y [1].

Los números entre corchetes (“[]”) se refieren 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.

⁷ Bosch Rexroth Chile SpA y Robert Bosch S.A., entidades que comercializan equipos hidráulicos, neumáticos, herramientas eléctricas, tecnología minera y tecnología de construcción.

⁸ SAP participa de la industria automotriz como proveedora de *software* de aplicaciones empresariales.

⁹ SAP tiene dos filiales en Chile, Quadrem Chile Ltda. y SAP Chile Limitada.

de rodamientos y casquillos de fricción para diversas aplicaciones automovilísticas e industriales. Las actividades del grupo en Chile, se dividen en dos divisiones¹⁰.

11. Siemens es una empresa filial de Siemens Aktiengesellschaft, matriz del grupo Siemens, grupo empresarial activo globalmente en la industria de la tecnología. El grupo focaliza sus actividades en el desarrollo de tecnologías para infraestructuras inteligentes, sistemas energéticos descentralizados, automatización y digitalización de las industrias de procesos y fabricación, soluciones inteligentes de movilidad, tecnología médica, entre otros¹¹.
12. T-Systems es una empresa enfocada en proveer soluciones tecnológicas integradas para diversas industrias¹². T-Systems pertenece al grupo Deutsche Telekom, cuya empresa matriz es Deutsche Telekom AG, una empresa de telecomunicaciones y también proveedora de tecnologías de la información y comunicaciones, que ofrece servicios de redes fijas, banda ancha, comunicaciones móviles e internet, entre otros. El grupo Deutsche Telekom no tiene filiales activas ni actividades comerciales en nuestro país.
13. Volkswagen es la sociedad matriz del grupo Volkswagen, el cual se encuentra activo en diversos segmentos de la industria automotriz, mediante las marcas Volkswagen, Porsche, Audi, Škoda, Bentley, Lamborghini, SEAT, MAN, Scania y Ducati. El grupo además presta servicios financieros, *leasing*, seguros y servicios de gestión de flotas y soluciones de movilidad. El grupo Volkswagen se encuentra activo en Chile mediante diversas filiales¹³.
14. ZF es la sociedad matriz del grupo ZF, empresa global de tecnología que desarrolla, fabrica y distribuye productos y sistemas para automóviles de pasajeros, vehículos comerciales y tecnología industrial. El grupo ZF no tiene filiales en Chile y opera en nuestro país solamente a través de filiales extranjeras.

ii) La Operación

15. La Operación consiste en una asociación entre los Accionistas para la conformación de un *joint venture* (“**JV**”) con el propósito de operar una plataforma (“**Plataforma**”) para el intercambio de datos en la industria automovilística, en el marco de una iniciativa de investigación y desarrollo llamada Catena-X (“**Iniciativa Catena-X**” o

¹⁰ Estas divisiones son: (i) Schaeffler Chile Rodamientos Ltda., entidad que maneja el negocio de repuestos automotrices (*aftermarket*) del grupo para Chile, Paraguay y Uruguay; y (ii) la división Continental AG en Chile se divide en ContiTech Chile S.A. y Continental Tires Chile SpA. ContiTech Chile S.A. posee una planta de cintas transportadoras y opera en el sector de cintas transportadoras relacionados con la minería y servicios relacionados. Continental Tires Chile SpA es parte del sector “neumáticos” del grupo Continental. Continental Tires Chile SpA gestiona todas las ventas de este sector del grupo en Chile, excepto el negocio de bicicletas, que es manejado directamente desde Alemania. Sus ventas en Chile se refieren al mercado de repuestos y ventas de servicios a clientes chilenos.

¹¹ El grupo Siemens se encuentra activo en Chile a través de Siemens S.A., Siemens Mobility SpA, Siemens Large Devices S.A., Nimbic Chile SpA y Siemens Healthcare Equipos Médicos SpA.

¹² Entre las que se encuentran la industria automovilística, servicios públicos, salud y transporte público.

¹³ Las filiales del grupo Volkswagen en Chile son las siguientes: (i) MAN Energy Solutions Chile Ltda.; (ii) Porsche Chile SpA; (iii) Porsche Inter Auto Chile SpA; (iv) Porsche Volkswagen Servicios Financieros Chile SpA; (v) Porsche Volkswagen Corredores de Seguros Chile SpA; (vi) Scania Chile S.A.; (vii) LOTS Chile SpA; y (viii) Scania Finance Chile S.A.

“Iniciativa”¹⁴. La Iniciativa agrupa actualmente a 111 empresas e institutos de desarrollo¹⁵ —entre ellos los Accionistas— con el objeto de desarrollar un ecosistema de datos colaborativo, abierto y uniforme para la industria automovilística, basado en los estándares y principios para infraestructura de datos del proyecto denominado GAIA-X¹⁶.

16. De esta forma y conforme a lo señalado por las Partes, el JV proyectado se erige como la primera empresa operativa en el marco de la Iniciativa Catena-X, proporcionando y operando una infraestructura técnica para el desarrollo del señalado ecosistema de datos para la industria automovilística, propiciando de esta forma la interoperabilidad de los resultados que surjan de la investigación y desarrollo conjuntos emanados de la Iniciativa Catena-X¹⁷.
17. A efectos de implementar la Operación, cada uno de los Accionistas del JV tendrá una participación equivalente al 9,09%, por lo que ninguno de los Accionistas controlará el JV, ya sea individual o conjuntamente¹⁸.

¹⁴ Catena-X representa uno de los primeros ecosistemas planificados de usuarios a gran escala basado en los estándares de Gaia-X. La Iniciativa Catena-X se encuentra estructurada en torno a 3 niveles: (i) en un primer nivel se encuentra el núcleo de la Iniciativa Catena-X, la asociación alemana sin fines de lucro llamada Catena-X Automotive Network e.V. (“**Asociación Catena-X**”). La Asociación Catena-X actuará por tanto como el órgano decisional, de gobernanza corporativa y estandarización dentro de la Iniciativa Catena-X, promoviendo el mantenimiento de los estándares y certificaciones requeridas para el correcto funcionamiento del ecosistema de datos proyectado; (ii) en un segundo nivel, el trabajo de desarrollo es realizado por consorcios de desarrollo, los que podrán ser integrados por miembros de la Asociación Catena-X o por cualquier otro tercero interesado. Las soluciones de desarrollo se presentan a la Asociación Catena-X, la cual las evalúa y certifica de conformidad a los principios y estándares de la Iniciativa Catena-X, entre los que se encuentran la apertura y acceso no discriminatorio, la soberanía de datos, la seguridad e interoperabilidad, de acuerdo a los estándares de Gaia-X; (iii) por último, en un tercer nivel, se encuentran las compañías que operativizan las soluciones propuestas por los consorcios de desarrollo, las que, previo a entrar en operación, deben ser certificadas por la Asociación Catena-X. Dentro de este último nivel se encuentra el JV objeto de la Operación, representando la primera empresa activa dentro del espacio operativo de la Iniciativa Catena-X. Para más detalles véase: <https://catena-x.net/en/> [última visita: 15 de septiembre de 2022] y JV Agreement, “Anexo 01. Acuerdo de Joint Venture\Anexo 01 – Joint Venture Agreement.pdf”.

¹⁵ De acuerdo a lo señalado por los representantes de la iniciativa Catena-X en toma de declaración de fecha 10 de agosto de 2022, dichos miembros pertenecen a diferentes sectores productivos relacionados a la industria automotriz. Véase el listado completo de los miembros de Iniciativa Catena-X en: https://catena-x.net/fileadmin/user_upload/Vereinsdokumente/Catena-X_List_of_Members.pdf [última visita: 15 de septiembre de 2022].

¹⁶ Gaia-X es un proyecto iniciado el año 2020, que agrupa a más de 340 empresas, organizaciones académicas e instituciones políticas de múltiples países. Este proyecto tiene por objeto fomentar la creación de una infraestructura de datos a nivel europeo que ofrezca un marco basado en principios de seguridad, identidades verificables, transparencia y apertura. En sí mismo, Gaia-X no ofrece infraestructuras de datos, sino que únicamente ofrece los lineamientos y el marco técnico-normativo sobre el cual los proveedores de infraestructura, datos o servicios pueden operar. De esta forma, mediante la adopción y cumplimiento de los principios contenidos en el marco ofrecido por Gaia-X, se busca garantizar la confianza de los usuarios en la transparencia, control, interoperabilidad y apertura de los servicios y datos de un determinado ecosistema. Gaia-X se estructura en torno a una asociación sin fines de lucro, creada bajo las leyes de Bélgica, llamada *The Gaia-X European Association for Data and Cloud AISBL*, la cual representa el núcleo organizacional de Gaia-X. Para más detalles véase: <https://gaia-x.eu/who-we-are/association/> [última visita: 15 de septiembre de 2022], Notificación, p. 10 y Complemento, p. 13.

¹⁷ Las Partes hacen presente que el JV representa la primera empresa operativa dentro de Iniciativa Catena-X, pero que la misma está abierta tanto a terceros como a otros miembros de la Iniciativa, por lo que es de esperar que existan otras empresas operativas en el futuro. Ver Notificación, p. 11 y Complemento, pp. 12 y 14. Para más detalles véase <https://catena-x.net/en/about-us> [última visita: 15 de septiembre de 2022].

¹⁸ Las decisiones del JV son adoptadas [2]. Véase ‘*Joint Venture Agreement, Annex 12.2(a) – Reserved Matters*’, acompañado junto al Complemento de fecha 22 de julio de 2022, ingreso correlativo N°26.680-2022.

18. En línea con lo anterior, y de acuerdo a lo verificado por esta Fiscalía¹⁹, la Operación se enmarcaría dentro de la hipótesis de la letra c) del artículo 47 del DL 211, al dar origen a un agente económico independiente a las Partes, con el propósito de ejercer sus actividades de forma permanente y autónoma. Dicha autonomía se generaría tanto desde una perspectiva funcional como económica, toda vez que según se pudo verificar en la Investigación, el JV dispondrá de recursos suficientes para operar en el mercado en forma independiente, con un objeto comercial propio, con una administración y personal dedicados a sus operaciones diarias y el potencial para generar relaciones comerciales con terceros²⁰.

II. INDUSTRIA Y MERCADO RELEVANTE

19. Según se indica *supra*, el JV tiene por objeto la creación y operación de la Plataforma, cuyo fin principal es facilitar el intercambio de datos bajo el marco de la Iniciativa Catena-X. Así, las Partes señalan que se busca desarrollar el primer ecosistema de datos colaborativo, abierto, estandarizado e interoperable para la industria automovilística, con el objetivo de conectar, de diversos modos, a los actores que participan en los distintos niveles de la cadena productiva²¹⁻²².
20. De esta forma, entre los objetivos del desarrollo de la Plataforma, las Partes señalan la necesidad de satisfacer la creciente demanda por un mayor control y transparencia de datos en la cadena de valor de la industria automotriz. Lo anterior, argumentan las Partes, permitiría aumentar la eficiencia y transparencia en la cadena de suministro automotriz, además de hacer frente a otros desafíos²³. Adicionalmente, se señala que la Plataforma podría facilitar y favorecer el cumplimiento de nuevas regulaciones sectoriales a nivel europeo, a las que deberán adaptarse las Partes y el resto de los actores en la industria automotriz²⁴.
21. Los antecedentes recabados en la Investigación dan cuenta que el intercambio de datos entre los usuarios de la Plataforma se organizará de dos modos: (i) a través de

¹⁹ A la luz de los criterios de la Guía de Competencia de la FNE, de junio de 2017, pp. 22 y siguientes.

²⁰ El JV monetizará sus productos y servicios mediante el cobro de una cuota de registro, la cual otorgará acceso a la plataforma, así como una tarifa por el uso de eventuales aplicaciones desarrolladas por el JV. Además, el JV cobrará por servicios de apoyo a la integración técnica y tecnológica. Véase Complemento, pp. 11 y 12. Asimismo, véase “Annex 9.1 - Joint Venture Agreement - Initial Business Plan and Budget”, acompañado junto al Complemento de fecha 22 de julio de 2022, ingreso correlativo N°26.680-2022.

²¹ Las Partes señalan que la Plataforma ofrece una solución al problema que actualmente supone la existencia de diversas plataformas de datos que operan en forma separada y, frecuentemente, no interoperable. En la actualidad, diversos proveedores a lo largo de la cadena de valor de la industria automotriz han creado redes para el intercambio de información. Sin embargo, estas corresponderían a iniciativas individuales, con formatos e interfaces diversos, razón por la cual no serían interoperables entre sí. Esto último implica para sus usuarios la preparación de datos en diferentes formatos –dependiendo de los requisitos de la infraestructura de datos respectiva– impidiendo interconectar dichas redes. Complemento, pp.5 y 51.

²² Cabe señalar, que la iniciativa Catena-X ha sido patrocinada, entre otros actores, por el Ministerio Federal de Asuntos Económicos y Acción Climática de Alemania.

²³ Ejemplo de estos desafíos son la trazabilidad desde una perspectiva de sustentabilidad medio ambiental, mejorar la capacidad de respuesta ante problemas de calidad o conectar a los participantes de toda la cadena de valor para permitir la reparación, renovación y reciclaje de materiales. Complemento, pp. 17-18.

²⁴ Ejemplo de lo anterior, sería la ley de la cadena de suministro (*Lieferkettengesetz*). Al respecto, véanse los documentos “Anexo 02. Documentos internos de los Accionistas\03. Mercedes Benz\Gate-Report_Project_CARLO signed.pdf”, página 6; y “Anexo 02. Documentos internos de los Accionistas\06. Volkswagen\K-VS_20220419 TOP_Catena-X Operating Company No 1 (traducción al español).pdf”, pp. 3 y 4, ambos acompañados junto al Complemento.

aplicaciones empresariales destinadas a “casos de uso” específicos (“*apps*”); y (ii) mediante el intercambio directo —uno a uno— entre usuarios de la Plataforma.

22. En el caso de las *apps*, estas serán desarrolladas esencialmente por terceros —los cuales podrán incluir a los Accionistas del JV²⁵— y se pondrán a disposición de los usuarios mediante un *marketplace*, actuando la Plataforma esencialmente como un intermediario²⁶. Las *apps* empresariales se desarrollarán en torno a “casos de uso” que representan temas de interés o problemáticas específicas para las empresas²⁷. De acuerdo a lo descrito por las Partes, el valor agregado que ofrecerían estas *apps* se traduce en la posibilidad de interconectar, en forma interoperable y abierta, los datos de diferentes actores de la cadena productiva automotriz, con independencia del *software* o *hardware* interno de cada uno de los actores.
23. Por otro lado, la Plataforma también permitirá el intercambio de datos con independencia de las *apps* empresariales, el cual se produciría directamente entre los usuarios específicos, sin otorgar acceso a la misma por parte de terceros, incluidos los administradores de la Plataforma.
24. De acuerdo a lo indicado por las Partes, el JV no creará un ‘*pool*’ de almacenamiento de datos ni tampoco llevará a cabo el procesamiento de ellos²⁸, sino que la Plataforma únicamente ofrecerá la infraestructura técnica para facilitar el intercambio de información entre el titular de los datos y el destinatario de los mismos²⁹⁻³⁰. En cualquier caso, respecto a este punto, las Partes señalan que el intercambio de datos entre agentes de la industria ya se produce en la actualidad. En consecuencia, la Plataforma implica un cambio en el modo en que ese intercambio se produce en la práctica, pero no en el hecho de que exista intercambio de información, ni en quienes acceden y/o reciben la misma³¹.

²⁵ Complemento, pp. 17 y 54.

²⁶ Complemento, p. 54.

²⁷ A modo de ejemplos, (i) se contempla la existencia de una *app* “calculadora” de emisiones de CO₂ (dióxido de carbono), lo que permitiría a las empresas determinar, en forma precisa, la huella de carbono de un determinado producto, interconectando la información relativa a emisiones por parte de todas las empresas involucradas en la cadena de producción específica. Sobre la base de lo anterior, el fabricante de un automóvil, por ejemplo, podría calcular la huella de CO₂ total de un automóvil, accediendo mediante la *app* a datos agregados y anonimizados, sin acceder a la información proporcionada por cada proveedor en específico; (ii) también se proyecta la creación de una *Circular Economy app* (Economía Circular), la cual busca conectar a los participantes de toda la cadena de valor automotriz para permitir la reparación, renovación y reciclaje de materiales existentes y, de este modo, favorecer su reutilización; y (iii) *Quality improvement app* (Mejoramiento de Calidad), la cual buscaría ayudar a acelerar la detección y soluciones de problemas de calidad que puedan surgir a lo largo de la cadena de valor. Véase Complemento, p. 18.

²⁸ La Plataforma no almacenará información alguna. La única información que estaría disponible en la Plataforma es información no relevante competitivamente y abiertamente pública (i.e. ID, nombre de la compañías y direcciones). Véase Complemento, página 17; respuesta a Oficio Ordinario N°1257-22, de fecha 25 de agosto de 2022 y en específico documento denominado “*MUNLIB01-#4306972-v3-Carlo_-_JVA_Annex_15_3_-_Further_Assessment_of_Compliance_Safeguards - Clean*”; y declaración de Catena-X, de fecha 10 de agosto de 2022.

²⁹ A este respecto, véase respuesta a Oficio Ordinario N°1257-22, de fecha 25 de agosto de 2022. De acuerdo a lo señalado por las Partes, dado el diseño técnico de la Plataforma, el JV no tendrá acceso alguno a la información intercambiada por los usuarios ya que la información será traspasada directamente entre ellos (i.e. directamente desde la nube de un usuario a la nube del destinatario).

³⁰ Complemento, p. 55; declaración de Catena-X de fecha 10 de agosto de 2022; y respuesta a Oficio Ordinario N°1257-22, de fecha 25 de agosto de 2022. El JV no tendrá acceso, ni procesará los datos que sean transferidos entre los usuarios a través de las *apps* o mediante intercambios directos entre usuarios.

³¹ Complemento, pp. 12 y 51.

25. En cuanto al tipo de información que se podría transferir mediante la Plataforma, las Partes señalan que los intercambios de datos tendrán por objeto exclusivo información no-operacional relacionada a los diferentes procesos en la cadena de valor automotriz, y que en ningún caso se referirá a información comercial o competitivamente sensible³². Así, las Partes indicaron que los intercambios de información podrán versar sobre materias relativas a *ESG Compliance*³³, flujo y calidad de materiales, emisiones reales y agregadas de CO2 de un determinado producto, economía circular, entre otros³⁴.
26. En lo que dice relación a la definición de mercado relevante, las Partes estiman que en la actualidad no existen productos que puedan ser considerados sustitutos a la Plataforma ofrecida por el JV en análisis, por lo que la Operación derivaría en la creación de un nuevo mercado relevante, inexistente hasta el momento³⁵.
27. En esa línea, las Partes argumentan que la definición de mercado relevante de producto que contiene la Plataforma de intercambio de datos desarrollada por el JV estaría comprendida dentro de la industria del *software* basada en los estándares Gaia-X y/o Catena-X³⁶⁻³⁷. Asimismo, señalan las Partes que la Plataforma y las aplicaciones a ser utilizadas en ella corresponden a mercados relevantes distintos de aquellas iniciativas no interoperables utilizadas actualmente para el intercambio de datos³⁸.
28. Tomando en consideración lo señalado *supra*, para efectos del análisis de los potenciales riesgos que conllevaría el perfeccionamiento de la Operación, se considerará, de manera conservadora, el escenario en que el mercado relevante de plataformas de intercambio de datos se ve limitado a la industria automotriz, en particular considerando que el JV se encuentra enfocado específicamente en la cadena de valor automovilística³⁹. No obstante lo anterior, esta División estima que no es necesario efectuar una definición de mercado relevante de producto conforme a la Guía, considerando que las conclusiones del Informe no se ven afectadas al adoptar una u otra definición.

³² A este respecto, las Partes incluirán, en los términos y condiciones de uso de la Plataforma, una cláusula referida al cumplimiento de la normativa de libre competencia. Asimismo, en el marco regulatorio para desarrolladores de aplicaciones a ser ofrecidas en la Plataforma, también se incluirá una cláusula que comprometa a los desarrolladores al cumplimiento de la normativa de competencia. Véase respuesta a Oficio Ordinario N°1257-22, de fecha 25 de agosto de 2022.

³³ El *Compliance EGS (Environmental, Social and Governance)* dice relación con el cumplimiento de ciertos criterios de inversión ambiental y socialmente responsable.

³⁴ Véase respuesta a Oficio Ordinario N°1257-22, de fecha 22 de agosto de 2022 y declaración de Catena-X, de fecha 10 de agosto de 2022.

³⁵ Lo anterior, dado que hasta el momento no existirían sistemas operativos estandarizados comparables, universalmente utilizables e interoperables, diseñados para el uso de los diversos actores participantes de la cadena de valor de una misma industria. Complemento, p. 49. Al respecto, véanse también los documentos "*Anexo 02. Documentos internos de los Accionistas\03. Mercedes Benz\Gate-Report_Project_CARLO signed.pdf*", p. 4; y "*Anexo 02. Documentos internos de los Accionistas\04. Bosch\G-Circular_MSX MBD1_JV Signing Approval Carlo_final (1).pdf*", p.1, ambos acompañados junto al Complemento.

³⁶ Complemento, p. 67.

³⁷ Complemento, p. 46. Asimismo, las Partes indican que el mercado relevante no debería limitarse a la industria automovilística, al existir la posibilidad de desarrollar soluciones basadas en los principios de Gaia-X y Catena-X para aplicaciones en otras industrias distintas a la automotriz.

³⁸ Complemento, p. 67.

³⁹ Complemento, p. 71. Al respecto, véase también el documento "*Anexo 02. Documentos internos de los Accionistas\03. Mercedes Benz\Gate-Report_Project_CARLO signed.pdf*", p. 6, acompañado junto al Complemento.

29. En cuanto al mercado relevante geográfico, las Partes señalan que éste debería ser al menos continental y posiblemente mundial⁴⁰. Al igual que para el caso del mercado relevante de producto, esta División considera que no es necesario determinar con precisión el alcance del mercado relevante geográfico, en vista de que no se observarían cambios en las conclusiones del presente Informe cualquiera sea dicha definición.

III. ANÁLISIS COMPETITIVO

30. Dadas las características de la Operación analizada y el hecho de que no se evidencian traslapes entre las actividades del JV y las Partes, en la siguiente sección se analizarán los potenciales riesgos de coordinación que podrían surgir como consecuencia de la materialización del JV.

A. Riesgos coordinados

31. Como se señaló previamente, algunas de las Partes, además de la actividad que realizarán en el JV, son competidores entre sí⁴¹, por lo que se requiere evaluar si la Operación podría facilitar un comportamiento de carácter coordinado en los respectivos mercados donde se producen relaciones de competencia entre los Accionistas.
32. De acuerdo con la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales de mayo de 2022 (“Guía”), existen ciertos factores generales que pueden facilitar la coordinación de competidores en los mercados⁴². Respecto de la Operación en análisis, algunos de dichos factores se presentan en el caso concreto, los que aumentarían la probabilidad de coordinación, encontrándose entre ellos la frecuencia y oportunidad de intercambio de información, así como la presencia de vínculos estructurales entre sí con ocasión del perfeccionamiento de la Operación⁴³.
33. A la luz de lo anterior, el análisis de esta División da cuenta que la materialización de la Operación, estructuralmente, genera una instancia adicional de contacto entre competidores directos. Esto puede generar riesgos para la competencia en la medida que facilite el comportamiento coordinado de las Partes.

⁴⁰ Complemento, pp. 51 y 68.

⁴¹ Solo a modo de ejemplo, es posible identificar la existencia de relaciones de competencia entre los siguientes Accionistas del JV: (i) BMW, Mercedes-Benz y Volkswagen son competidores en distintos segmentos de la industria automotriz; y (ii) Bosch, Schaeffler y ZF son competidores en su calidad de proveedores de la industria automovilística. Asimismo, cabe señalar que existe una relación vertical entre las empresas mencionadas en (i) y las empresas mencionadas en (ii),

⁴² La Guía, en su apartado de efectos coordinados, pp. 25-27, señala: “Una Operación puede permitir que aumente la probabilidad de que los actores del mercado adecúen entre sí su comportamiento, generando riesgos coordinados. Para que dicha coordinación sea plausible, no es necesario que todos los actores de dicho mercado adecúen entre sí su comportamiento, sin perjuicio de que aquellos que se coordinan deben ser capaces colectivamente de ejercer algún grado de poder de mercado. Así, y especialmente cuando en el mismo existen algunos competidores vinculados entre sí mediante vínculos estructurales, tales como participaciones cruzadas en la propiedad o participaciones conjuntas en joint ventures, relaciones verticales o vínculos contractuales como acuerdos de colaboración, la Fiscalía podrá entonces centrar su análisis en los posibles riesgos de coordinación entre dichos agentes económicos”. Además, se indican en la Guía los factores que pueden incidir en esta posibilidad de coordinación.

⁴³ Guía, p. 27.

34. A la luz de lo anterior, de acuerdo a análisis previos de esta División⁴⁴⁻⁴⁵ y lineamientos de la jurisprudencia comparada de referencia⁴⁶, es relevante determinar, por una parte, (i) si la implementación de la Operación posibilita la utilización de la Plataforma del JV como una forma de traspaso y acceso a información comercial sensible y estratégica de competidores, clientes y/o proveedores; y, por otra parte, (ii) si las instancias de administración conjunta del *joint venture* podrían facilitar el acceso o intercambio de información comercial sensible entre las Partes que la componen, y devenir eventualmente en un posible comportamiento de carácter coordinado.

A.1. Riesgos derivados del uso de la Plataforma de intercambio de datos para intercambiar información comercial sensible

35. Como ha sido señalado *supra*, la Plataforma tiene como objetivo el intercambio de datos entre los distintos actores relacionados a la industria automotriz. Sin embargo, según se pudo corroborar en la Investigación, el JV no tendrá acceso ni almacenará los datos intercambiados mediante la Plataforma⁴⁷, ya sea mediante aplicaciones o de forma independiente de ellas, ya que no se llevará a cabo la creación de un ‘*pool*’ de almacenamiento —ni tampoco de procesamiento— de datos, toda vez que los datos se transferirán directamente de usuario a usuario⁴⁸.

36. Por otro lado, los usuarios de la Plataforma tampoco podrán acceder a información que en esta sede pudiere calificar como comercialmente sensible. Según pudo determinarse en el marco de la Investigación, los intercambios de información podrán versar sobre materias relativas al cumplimiento de ciertos criterios de inversión ambiental y socialmente responsable, también al flujo y calidad de materiales, a las emisiones de CO2 y en relación a economía circular, entre otros⁴⁹.

⁴⁴ Al respecto, se tuvo presente el análisis realizado por esta División en el informe de aprobación de la investigación caratulada “Asociación entre CMA CGM, COSCO SHIPPING Lines, COSCO SHIPPING Ports, SIPG, Hapag- Lloyd, PSA, Hutchinson Ports, OOCL y Qingdao Port Lines”, Rol FNE F243-2020. Dicha operación contemplaba la conformación de un *joint venture* para el desarrollo y comercialización de una solución de digitalización del proceso comercial asociado al envío de carga marítima, a través de tecnología *blockchain*. En ese caso, se analizó si dicha operación podía facilitar el acceso a información comercial sensible y estratégica de competidores; y si instancias de administración conjunta facilitarían la coordinación entre las partes del *joint venture*.

⁴⁵ Adicionalmente, se consideró el análisis realizado por esta División en el informe de aprobación de la investigación caratulada “Asociación entre Isa Inversiones Chile SpA, Transelec Holdings Rentas Limitada y China Southern Power Grid International (HK) Co., Limited”, Rol FNE F303-2021, consistente en la formación de un *joint venture* (Consorcio Yallique) para la construcción, operación y mantenimiento de una línea de transmisión en alto voltaje y corriente continua denominada “Kimal – Lo Aguirre” de 500 kilovoltios y de una extensión aproximada de 1.500 kilómetros.

⁴⁶ Comisión Europea, COMP/M.5154 - CASC JV, párr. 25.

⁴⁷ Al no almacenar la información intercambiada mediante la Plataforma, no es necesario utilizar soluciones como *blockchain*, por lo que el análisis *infra* respecto del acceso a la información intercambiada por las Partes es semejante a aquel realizado en el informe de aprobación de la investigación caratulada “Asociación entre CMA CGM, COSCO SHIPPING Lines, COSCO SHIPPING Ports, SIPG, Hapag- Lloyd, PSA, Hutchinson Ports, OOCL y Qingdao Port Lines”, Rol FNE F243-2020.

⁴⁸ Declaración de Catena-X, de fecha 10 de agosto de 2022. Véase también documento “01. Oficio Ord. 1257-22\02. Punto 1\MUNLIB01-#4306972-v3-Carlo_-_JVA_Annex_15_3_-_Further_Assessment_of_Compliance_Safeguards - Clean.DOCX”, p. 3, acompañado en respuesta a Oficio Ord. N°1257-2022 respecto a los lineamientos de libre competencia.

⁴⁹ Véase respuesta a Oficio Ordinario N°1257-22, de fecha 22 de agosto de 2022 y declaración de Catena-X, de fecha 10 de agosto de 2022.

37. Luego, incluso considerando que la información transferida no reviste el carácter de sensible desde una perspectiva de competencia, la Plataforma igualmente incluirá salvaguardas, entre las cuales se encontrarán disposiciones contractuales (términos y condiciones generales de la Plataforma), barreras técnicas (acceso restringido a datos sensibles desde el punto de vista de la competencia⁵⁰), así como medidas organizativas (separación de las infraestructuras informáticas). Según los documentos de la Operación evaluados por esta División, todos los señalados mecanismos están enfocados en garantizar que todas las actividades del JV se ajusten a la legislación sobre competencia, como resguardo adicional para evitar cualquier intercambio de información sensible entre competidores⁵¹.
38. En definitiva, y como fue indicado *supra*⁵², parte de la información que se transferiría mediante la Plataforma ya se transfiere actualmente entre los agentes activos en los diferentes segmentos de la industria automotriz. En ese sentido, lo que permitiría la Plataforma es que flujos de información que ahora se realizan entre dos partes, con formatos e interfaces específicos a la transferencia entre estos dos agentes en particular, y que frecuentemente no son interoperables entre sí, se hagan a futuro, pero de forma estandarizada y no discriminatoria a través de una misma plataforma, que constituye el JV⁵³. De esta forma, la Plataforma se encontrará abierta a todos los usuarios interesados, libre de exclusividades respecto de los Accionistas y otros usuarios en relación con el uso de otras plataformas⁵⁴.
39. Finalmente, cabe destacar que sin perjuicio de que la Operación no ha sido revisada en específico por la Comisión Europea, ni por la autoridad de libre competencia alemana⁵⁵, frente a ésta última las Partes se han comprometido a no traspasar información comercialmente sensible, así como a ofrecer el servicio de la Plataforma de forma no discriminatoria y transparente y a no generar distorsiones a la libre

⁵⁰ Una barrera técnica que las Partes han contemplado en el JV Agreement es establecer una “*ring fence barrier*”, la cual controla como pueden comportarse las aplicaciones una vez ejecutada. Este es un tipo de solución semejante a un cortafuego que añade límites controlados. Véase también documento anexo al JV Agreement, “Anexo 01. Acuerdo de Joint Venture\Anexos Joint Venture Agreement\JVA - Annex 15.3 - Antitrust Guidelines.pdf”, pp. 2 y 3, acompañado en el Complemento.

⁵¹ Declaración de Catena-X, de fecha 10 de agosto de 2022. Véase también documento anexo al JV Agreement, “Anexo 01. Acuerdo de Joint Venture\Anexos Joint Venture Agreement\JVA - Annex 15.3 - Antitrust Guidelines.pdf”, pp. 2 y 3, acompañado en el Complemento, y documento “01. Oficio Ord. 1257-22\02. Punto 1\MUNLIB01-#4306972-v3-Carlo - JVA_Annex_15_3 - Further_Assessment_of_Compliance_Safeguards - Clean.DOCX”, p. 2, acompañado en respuesta a Oficio Ord. N°1257-2022, de fecha 25 de agosto de 2022.

⁵² Véase párrafo 24 *supra*.

⁵³ Declaración de Catena-X, de fecha 10 de agosto de 2022. Véase también nota de prensa publicada por el Bundeskartellamt, “*First component for Gaia-X: Bundeskartellamt gives green light for establishing data network for automotive industry (Catena-X)*”, del 24 de mayo de 2022 y documento “01. Oficio Ord. 1257-22\01. Punto 2\2022_08_10_Catena-X_Intro Chile as presented.pdf”, acompañado en respuesta a Oficio Ord. N°1257-2022.

⁵⁴ Véanse JV Agreement, “Anexo 01. Acuerdo de Joint Venture\Anexo 01 – Joint Venture Agreement.pdf”, p.25, y documento anexo al JV Agreement, “Anexo 01. Acuerdo de Joint Venture\Anexos Joint Venture Agreement\JVA - Annex 15.3 - Antitrust Guidelines.pdf”, p. 3, ambos acompañados junto al Complemento.

⁵⁵ La Operación no fue revisada por parte de la Comisión Europea ni por el Bundeskartellamt, debido a que dada la estructura del JV propuesto no se contempla un control conjunto, por lo que la Operación no calificaría como una concentración para dichas autoridades de competencia. Véase en particular, “*Comunicación consolidada de la Comisión sobre cuestiones jurisdiccionales en materia de competencia, realizada de conformidad con el Reglamento (CE) no 139/2004 del Consejo, sobre el control de las concentraciones entre empresas*” (2008/C 95/01), párrafo 80.

competencia en el contexto de la Iniciativa Catena-X⁵⁶⁻⁵⁷. Estos mismos principios rigen sobre el JV evaluado en este Informe⁵⁸.

40. De este modo, de acuerdo a los antecedentes recabados en la Investigación, es posible concluir que, dado que el acceso a la información será solo entre los partícipes del intercambio de datos y que, además, la información disponible para ser traspasada ya se intercambia actualmente y no podrá ser información comercialmente sensible, es posible descartar que la utilización de la Plataforma facilite la coordinación entre las Partes u otros competidores.

A.2. Administración conjunta del *joint venture*

41. De acuerdo a los antecedentes de la Investigación, la configuración de la administración del JV podría, preliminarmente, conllevar riesgos competitivos ya que, en caso de no adoptarse los resguardos necesarios, podría eventualmente constituir una instancia de comunicación entre las Partes, varios de los cuales son competidores directos, clientes y/o proveedores dentro de un mismo proceso productivo⁵⁹. Por lo anterior, es necesario verificar la estructura del JV, específicamente en cuanto a su administración y a su relación con las Partes, determinando si ella contempla salvaguardas suficientes que puedan prevenir la materialización de dichas aprensiones.
42. En primer lugar, las instancias de administración del JV serán el comité de administración y la junta de accionistas. El comité de administración está compuesto por al menos dos directores ejecutivos, quienes serán designados por la junta de accionistas. Respecto de ésta última, cada accionista tendrá un representante con derecho a voz y voto, y ésta tendrá lugar al menos dos veces al año, ya sea de forma presencial o virtual⁶⁰⁻⁶¹. Dicho lo anterior, es posible estimar que la participación de

⁵⁶ Véase nota de prensa publicada por el Bundeskartellamt, “*First component for Gaia-X: Bundeskartellamt gives green light for establishing data network for automotive industry (Catena-X)*”, del 24 de mayo de 2022. Adicionalmente en ésta se señala: “*Dar luz verde al inicio de Catena-X no significa que todos los proyectos que forman parte de la cooperación hayan sido evaluados de forma concluyente. Estos proyectos tienen que definirse primero con más detalle. En este contexto, el Bundeskartellamt seguirá de cerca el desarrollo de la cooperación y, sobre todo, la continuación de los proyectos de las partes individuales sobre la base de la autoevaluación de las empresas con arreglo al derecho de la competencia*”. Traducción libre de: “*Giving the green light for the start of Catena-X does not mean that all projects which are part of the cooperation have been conclusively assessed. These projects first have to be defined in more detail. Against this background, the Bundeskartellamt will keep an eye on the cooperation’s development and especially on the continued work of individual part projects based on the companies’ self-assessment under competition law*”. Disponible en < https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/EN/Pressemitteilungen/2022/24_05_2022_Catena.html > [última visita 15 de septiembre de 2022]. También se evidencian comunicaciones no necesariamente vinculantes entre las Partes y el Bundeskartellamt respecto del JV en documentos internos de éstas. Al respecto véase “*Anexo 03. Reportes internos de los Accionistas, presentaciones y otros\01. BMW\Carlo - Merger Filing Chile - Internal presentation of project _v1_.pdf*”, página 9, acompañados junto al Complemento.

⁵⁷ La intención de cumplir con las normativas de libre competencia también se puede observar en documentos internos de las Partes. Al respecto véase “*Anexo 03. Reportes internos de los Accionistas, presentaciones y otros\01. BMW\Carlo - Merger Filing Chile - Internal presentation of project _v1_.pdf*”, p.8. acompañados junto al Complemento.

⁵⁸ Véase JV Agreement, “*Anexo 01. Acuerdo de Joint Venture\Anexo 01 – Joint Venture Agreement.pdf*”, página 25, acompañado junto al Complemento.

⁵⁹ Ver nota al pie N°41 *supra*.

⁶⁰ Véase JV Agreement, “*Anexo 01. Acuerdo de Joint Venture\Anexo 01 – Joint Venture Agreement.pdf*”, página 25, acompañado junto al Complemento.

⁶¹ Cabe considerar que la frecuencia de las interacciones es un factor a considerar, ya que puede influir en la materialización de riesgos coordinados.

las Partes en las instancias de administración y de dirección del JV sería, en principio, poco habitual⁶². Adicionalmente, en dichas juntas de accionistas sólo se podrán tratar los temas incluidos en la agenda enviada previamente junto con la invitación⁶³.

43. De acuerdo a lo señalado por las Partes, éstas han acordado seguir un protocolo que deberá respetarse al preparar y celebrar reuniones del comité de administración, de los accionistas o de otro tipo⁶⁴. Adicionalmente han dejado previamente establecido el tipo de información que se podría, y no se podría, intercambiar entre los diferentes miembros de la administración del JV, excluyendo de ello a información que podría calificar en esta sede como comercialmente sensible o estratégica⁶⁵. Finalmente, el JV tendrá una infraestructura informática y un equipo informático independientes (contratados directamente por el JV) que estarán separados de las infraestructuras informáticas y los equipos informáticos de los Accionistas⁶⁶.
44. De esta forma, esta División considera que, para este caso en específico, la estructura organizacional, la frecuencia con que se llevarán a cabo las interacciones entre los órganos de decisión, el tipo de información que será y no podrá ser intercambiada junto con los resguardos adoptados en los documentos tenidos a la vista se observan, en principio, como suficientes para que las instancias de administración del JV no constituyan una instancia que pueda facilitar la coordinación entre las Partes.
45. A mayor abundamiento, y desde una perspectiva conservadora, en el escenario de que eventualmente se produjera a futuro algún incumplimiento contractual y que las Partes no dieran cumplimiento a los resguardos contenidos en los documentos corporativos antes expuestos, resulta preciso analizar si resultaría posible para éstas desplegar algún comportamiento coordinado y generar con ello algún impacto en el mercado.
46. Al respecto, se pudo observar que existen ciertos factores específicos a considerar, en este caso en particular, que podrían disminuir la probabilidad de una eventual coordinación entre las Partes con ocasión del JV. En primer lugar, la relevancia del mercado en que se produce la Operación, toda vez que el desarrollo del *joint venture* se hace en un mercado distinto a aquel que intervienen las Partes, en el que la participación de éstas sería limitada y en el que se trata de un mercado incipiente⁶⁷.

⁶² La frecuencia de las interacciones es un factor a considerar, ya que puede influir en la materialización de riesgos coordinados. Al respecto, véase el informe de aprobación de la investigación caratulada "Asociación entre CMA CGM, COSCO SHIPPING Lines, COSCO SHIPPING Ports, SIPG, Hapag-Lloyd, PSA, Hutchinson Ports, OOCL y Qingdao Port Lines", Rol FNE F243-2020.

⁶³ Véase documento "01. Oficio Ord. 1257-22\02. Punto 1\MUNLIB01-#4306972-v3-Carlo_- _JVA_Annex_15_3_- _Further_Assessment_of_Compliance_Safeguards - Clean.DOCX", página 5, acompañado en respuesta a Oficio Ord. N°1257-2022, de fecha 25 de agosto de 2022.

⁶⁴ Las Partes señalan que dicho protocolo garantizará el cumplimiento de la legislación sobre competencia. Al respecto véase documento "02. Punto 1\MUNLIB01-#4306972-v3-Carlo_- _JVA_Annex_15_3_- _Further_Assessment_of_Compliance_Safeguards - Clean.DOCX", página 4, acompañado en respuesta a Oficio Ord. N°1257-22, de fecha 25 de agosto de 2022.

⁶⁵ Entre la información que no se podrá intercambiar se encuentra: (i) toda información relativa a precios (precios de compras o ventas, listas de precios en general, políticas de precios, cálculos de precios, evolución de precios, etc.), (ii) planes de investigación y desarrollo, (iii) estrategias de mercado, (iv) indicación de nuevos productos, (v) cuotas de producción, (vi) políticas de ventas, (vii) términos y condiciones acordados con proveedores o clientes, entre otros. Para un detalle completo, véase respuesta a Oficio Ordinario N°1257-22, de fecha 25 de agosto de 2022.

⁶⁶ Véase documento anexo al JV Agreement, "Anexo 01. Acuerdo de Joint Venture\Anexos Joint Venture Agreement\JVA - Annex 15.3 - Antitrust Guidelines.pdf", página 2, acompañado junto al Complemento.

⁶⁷ Por otra parte, el *joint venture* no proveería de un insumo esencial para las Partes, ya que se trataría de un desarrollo tecnológico incipiente, que actualmente puede ser obtenido de forma parcelada mediante

⁶⁸. Esto conlleva que el JV no proporciona un nuevo elemento de castigo efectivo respecto del desvío de una eventual coordinación. En segundo lugar, y como fue señalado *supra*, el JV tampoco entregará nuevas herramientas de monitoreo, dado que su objetivo es el traspaso de información que actualmente ya es intercambiada por los actores relacionados a la industria automotriz, excluyéndose el traspaso de información operativa y comercialmente sensible.

47. Por tanto, del análisis expuesto, es posible concluir que esta instancia de comunicación adicional entre las Partes no representa una diferencia relevante respecto de la situación actual, en la cual los agentes activos en la industria automotriz ya se intercambian cierta información no sensible, pero sin mediar una plataforma adecuada para ello. Por consiguiente, de perfeccionarse la Operación y constituirse el JV, no se observa que ello facilite una posible coordinación entre dichas Partes, ni que la Operación sea apta para reducir sustancialmente la competencia en los mercados analizados.

IV. CONCLUSIONES

48. En atención a los antecedentes tenidos a la vista y al análisis realizado en el presente Informe, esta División ha llegado a la conclusión de que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia, por lo tanto, se recomienda aprobar la Operación de manera pura y simple, salvo el mejor parecer del señor Fiscal. Lo anterior, sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados analizados.

Saluda atentamente a usted,

FRANCISCA LEVIN VISIC
JEFA DE DIVISIÓN FUSIONES

PTG/RHR

contacto directo entre los distintos actores de la cadena de valor automotriz. Adicionalmente, debido a los principios a los que se suscribe el JV y para poder cumplir con las certificaciones de Gaia-X y Catena-X, la Plataforma no podrá excluir ni discriminar a actores de la industria que quieran inscribirse.

⁶⁸ Tanto esta FNE como la doctrina comparada han considerado que la presencia de constituyentes que no tengan actividades en los mercados potencialmente sujetos a coordinación podría actuar como un mitigante a dichos riesgos. Véase, por ejemplo, Informe de aprobación de Asociación entre CMA CGM, COSCO SHIPPING Ports, SIPG, Hapag-Lloyd, PSA, Hutchinson Ports, OOCL y Qingdao Port Lines, Rol FNE F243-2020 y “*Transactions and Practices: EU Joint Ventures*” by Alex Nourry and Dan Harrison, Clifford Chance LLP. Disponible en: [https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/1-107-3702?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/1-107-3702?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)), p.43, [última visita: 15 de septiembre de 2022]. “[en algunos casos no existiría] ningún incentivo económicamente significativo para la coordinación (por ejemplo, debido [... a que] una de las partes no está activa en el mercado de la otra parte o empresa conjunta en un grado notable)”.