

ANT.: Adquisición de activos de Nissan Chile SpA por parte del grupo Astara Mobility, S.A.
Rol FNE F450-2025.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 24 de marzo de 2026.

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S)

DE : JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES

De conformidad con lo establecido en el Título IV del Decreto con Fuerza de Ley N°1 de 2004, del entonces Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, 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 (“**Operación**”), recomendando su aprobación, en forma pura y simple, por las razones que a continuación se explican:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 30 de diciembre de 2025, mediante presentación ingreso correlativo N°68.080-2025 (“**Notificación**”), South Pacific Motor Chile SpA (“**Astara**”) y Nissan Chile SpA (“**Nissan Chile**”, y conjuntamente con Astara, “**Partes**”) notificaron a la Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**”) una operación de concentración consistente en la eventual adquisición de control de activos de Nissan Chile por parte de Astara.
2. La Notificación fue presentada conforme al mecanismo de notificación simplificado, contemplado en el artículo 6° del Reglamento sobre la Notificación de una Operación de Concentración, aprobado en el Artículo Segundo del Decreto Supremo N°41 de 2021, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, bajo el supuesto previsto en su artículo 4° N°3 y N°5.
3. Mediante resolución de fecha 15 de enero de 2026 la Fiscalía declaró incompleta la Notificación, lo que motivó la presentación de fecha 28 de enero de 2026, ingreso correlativo N°68.635-2026 (“**Complemento**”), mediante la cual las Partes complementaron la Notificación, acompañando nuevos antecedentes¹.
4. Conforme a lo dispuesto en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, con fecha 11 de febrero de 2026, la Fiscalía instruyó el inicio de una investigación caratulada “*Adquisición de activos de Nissan Chile SpA por parte del grupo Astara Mobility, S.A.*” con el propósito de analizar los posibles efectos de la Operación en la competencia, bajo el Rol FNE F450-2025 (“**Investigación**”).

¹ Adicionalmente, junto con la Notificación y su Complemento, las Partes solicitaron eximirse de acompañar determinados antecedentes. Mediante resoluciones de fechas 14 de enero de 2026 y 11 de febrero de 2026, la Fiscalía dio lugar a ellas.

II. PARTES Y OPERACIÓN

5. Astara es una sociedad constituida válidamente bajo las leyes de la República de Chile, perteneciente al Grupo Astara, actor con presencia mundial en la venta de vehículos de pasajeros y comerciales ligeros². En Chile, se encuentra activo, entre otras actividades, en: (i) la importación y distribución mayorista de vehículos nuevos, livianos y medianos³, así como de partes y repuestos genuinos; (ii) la comercialización minorista de vehículos nuevos, usados o seminuevos, livianos y medianos; y, (iii) la prestación de servicios de mantención y posventa a los vehículos comercializados en el segmento minorista⁴.
6. Por su parte, Nissan Chile es una sociedad constituida de conformidad con las leyes del país, filial del Grupo Nissan⁵. Sus actividades principales están centradas en la fabricación y comercialización de vehículos. En el país, se encuentra activo en la importación y distribución mayorista de vehículos nuevos marca Nissan, así como también de artículos relacionados, partes y repuestos⁶.
7. La Operación consiste en la eventual adquisición por parte de Astara de los activos mediante los cuales Nissan Chile desarrolla sus actividades⁷. Las Partes señalan que, en términos generales, estos refieren a los vehículos nuevos marca Nissan disponibles para su comercialización, partes y accesorios genuinos, vehículos corporativos, cuentas por cobrar y el *know-how* del negocio de Nissan Chile⁸ (“**Activos a Transferir**”).

² Notificación, párrafo 6.

³ En específico, en Chile el Grupo Astara importa y distribuye en el segmento mayorista las siguientes marcas: (i) Mitsubishi; (ii) Chery; (iii) Ssangyong; (iv) JMC; (v) GAC Motor; (vi) Exeed; (vii) Ferrari; (viii) Maserati; y, (ix) Bentley. Precisarón las Partes que Astara recientemente dejó de importar y distribuir en el segmento mayorista las siguientes marcas en Chile: (i) BYD; (ii) Fiat; (iii) Alfa Romeo; (iv) Jeep; (v) RAM; (vi) Dodge; y, (vii) Chrysler. Véase Notificación, párrafos 9 y 10.

⁴ Adicionalmente, las Partes señalan que Astara se encontraría presente en la prestación de servicios de intermediación de financiamiento y seguros automotrices, así como también en los servicios de suscripción de vehículos (este último consistiría, según señalan las Partes, en un servicio que facilita a clientes el acceso y uso de un vehículo por periodos de tiempo determinados, incluyendo una asignación de kilómetros, añadiendo que sería un sustituto cercano de los servicios de Leasing Operativo (“**LOP**”) y *Rent a Car* (“**RAC**”) según el periodo de tiempo de uso acordado con el cliente). Véanse: (i) Notificación, párrafo 8 y 67; y, (ii) Complemento, párrafo 41.

⁵ Nissan Motor Co., Ltd. (“**NML**”) es la matriz del Grupo Nissan, sociedad constituida bajo las leyes del Estado de Japón, la cual cotiza sus acciones en la *Tokyo Stock Exchange*.

⁶ Notificación, párrafo 20. Luego, se precisa que Nissan Chile no se encuentra activa en la comercialización minorista de vehículos, así como tampoco en la operación de talleres de servicios técnicos y posventa. Dichas actividades son desarrolladas por una red independiente de distribuidores autorizados por Nissan Chile.

⁷ El único activo que no será transferido son las acciones emitidas por Nissan Chile, las que permanecerán en poder del Grupo Nissan. Véanse: (i) Notificación, párrafo 129; y, (ii) Complemento, párrafo 53.

⁸ Véanse: (i) Notificación, párrafo 2; y, (ii) Complemento, párrafo 4. El detalle de los activos que se pretenden adquirir por parte de Astara se encuentra en el *Asset Purchase and Sale Agreement* (“**APA**”) que da lugar a la Operación, acompañado por las Partes a la Notificación.

Adicionalmente, dentro del APA constan cláusulas de no competencia y no solicitud en favor de Astara. Al respecto, Astara argumenta que estas serían restricciones accesorias a la Operación, al estar directamente relacionadas con ésta y ser necesarias para su implementación. Véanse: (i) respuesta de Astara de fecha 16 de febrero de 2026 al Oficio Ord. N°312-2025, ingreso correlativo N°69.057-2026; y, (ii) respuesta de Astara de fecha 13 de marzo de 2026 al Oficio Ord. N°485-2026, ingreso correlativo N°69.652-2026.

Sin perjuicio de lo anterior, a instancias de la solicitud de complementar la justificación del ámbito material de la cláusula de no solicitud estipulada, Astara, mediante presentación de fecha 19 de marzo de 2026, ingreso correlativo N°69.801-2026 modificó su alcance en relación con los trabajadores comprendidos en la misma, ajustándola a los criterios y precedentes establecidos en forma previa por el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“**H. TDLC**”) y la Fiscalía para ser considerada como una restricción accesorias a la Operación.

En cuanto a los criterios del H. TDLC y la Fiscalía, véanse, a modo ejemplar: (i) Informe de aprobación con medidas de mitigación, Asociación entre Codelco y SQM S.A., Rol FNE F399-2024, párrafos 37-40; (ii) Informe de aprobación, sujeta a medidas de mitigación, Adquisición de control sobre activos de Entel S.A. por parte de OnNet Fibra, Rol FNE F340-2023, párrafos 274-278; y, (iii) Informe de aprobación, Adquisición de control en Red de Televisión Chilevisión S.A. por parte de Viacom Camden Lock Limited, Rol FNE F276-2021, párrafo 77. En el mismo sentido, véase Comisión Europea (“**CE**”) (2005) “*Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin*”, párrafos 11-13. Disponible en: <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005XC0305\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005XC0305(02))> [última visita: 24.03.2026].

Por otra parte, considerando que la modificación de la Operación implicó únicamente acotar el alcance material de una cláusula de no solicitud ajustándola a los criterios para considerarla una restricción accesorias, esta División de Fusiones (“**División**”) estimó que no implicaba una modificación significativa de la Operación en los términos del

8. Adicionalmente, la Operación también contempla la adquisición, por parte de Astara, de la posición contractual de Nissan Chile en relación tanto con los contratos que actualmente mantiene con la red de concesionarios externos que realizan la comercialización minorista de los vehículos marca Nissan, como con algunos de sus proveedores⁹ (“**Contratos a Transferir**”, y junto con los Activos a Transferir “**Activos Objeto**”). Adicionalmente, dentro del APA se establece una obligación para que Nissan Chile venda y transfiera a Astara su derecho a celebrar y ejecutar un “**Acuerdo de Distribución**” con una filial de NML¹⁰, en virtud del cual se le otorgará a Astara el derecho de adquirir y distribuir los vehículos, repuestos y accesorios marca Nissan individualizados en el Acuerdo de Distribución¹¹, así como también el de prestar ciertos servicios de posventa¹².
9. En virtud de lo anterior, las Partes señalan que la Operación notificada corresponde a una operación de concentración de aquellas estipuladas en la letra d) del artículo 47 del DL 211¹³, siendo el Acuerdo de Distribución accesorio a la misma. Fundan lo anterior en el hecho que los Activos Objeto representan prácticamente la totalidad de los activos mediante los cuales Nissan desarrolla sus negocios en Chile, calificándolos de relevantes y sustanciales, permitiéndole a Astara desarrollar en forma durable y con vocación de permanencia –mediante la adquisición de los derechos que le otorgará a Astara la suscripción del Acuerdo de Distribución– la actividad económica que antes desarrollaba Nissan en la industria automotriz chilena¹⁴.
10. Al respecto, esta División consideró que los Activos Objeto podían ser considerados como activos relevantes y sustanciales en los términos establecidos en la Guía de Competencia de la Fiscalía, publicada en 2017 (“**Guía de Competencia**”)¹⁵. En efecto, y en el contexto de la Operación, sus anexos, y en especial en relación con las facultades que conlleva a favor de Astara la celebración del Acuerdo de Distribución, estos le otorgarían a Astara la capacidad de desarrollar una actividad económica durable en la industria automotriz, permitiéndole reforzar su posición competitiva en ciertos segmentos, junto con la capacidad de influir decisivamente respecto de ciertas variables competitivas relacionadas a la distribución mayorista en Chile de los vehículos de marca Nissan¹⁶.

inciso sexto del artículo 48 del DL 211. En el mismo sentido, véase Informe de aprobación, Adquisición de control en Promotora Chilena de Café Colombia S.A. por parte de Copec S.A., Rol FNE F422-2025, párrafo 6.

⁹ Notificación, párrafo 3.

¹⁰ Respecto de este acuerdo, las Partes afirman que no se trataría de una operación de concentración independiente, sino que de un acuerdo accesorio a la Operación, al estar directamente relacionado con ella y ser necesario para su implementación. Justifican aquello en que existiría un vínculo económico verificable, al constituir el mecanismo a través del cual se materializaría la transacción del APA, haciendo posible la continuidad de las actividades de Nissan Chile en el país. Añaden que este se ajustaría a los criterios de proporcionalidad utilizados por la Fiscalía para considerar este tipo de acuerdos como accesorios.

¹¹ Complemento, párrafo 14. En particular, se establece que Astara será el importador de vehículos motorizados marca Nissan por [-] años, siendo exclusivo por un periodo inicial de [-] años, pasando a ser su importador no exclusivo por los [-] años siguientes.

El presente Informe contiene información que forma parte del mismo, pero que es confidencial en los términos del artículo 39 letra a) del DL 211. De esta manera, las referencias a “[-]” dicen relación con información censurada y que se encuentra contenida en la versión confidencial del Informe.

¹² Notificación, p.6.

¹³ Notificación, párrafo 1.

¹⁴ Complemento, párrafos 3-9.

¹⁵ Guía de Competencia, párrafos 100-106.

¹⁶ En particular, Astara podrá determinar [-], dentro de otras variables. Sin perjuicio de aquello, deberá velar por el cumplimiento de ciertos estándares de calidad y lineamientos establecidos por la marca Nissan.

En un sentido similar, véanse: (i) Informe de aprobación con medidas de mitigación, Fusión entre Fiat Chrysler Automobiles N.V. y Peugeot S.A., Rol FNE F233-2020 (“**Informe F233-2020**”), párrafo 35; (ii) 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 (“**Informe F326-2022**”), párrafo 15; y, (iii) Informe de aprobación con medidas de mitigación, Fusión entre Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation e Hino Motors Ltd., Rol FNE F431-2025 (“**Informe F431-2019**”), párrafos 28-35.

11. Por tanto, esta División observa que, en virtud de las razones de negocio de las Partes para la ejecución de la Operación y del Acuerdo de Distribución¹⁷, así como de los términos en ellos estipulados, estos consistirían en acuerdos que guardarían vínculos tales que constituirían transacciones interrelacionadas¹⁸, conformando, para los efectos del análisis contenido en el presente informe, una sola operación de concentración.
12. Por lo anterior, la Operación correspondería a las hipótesis previstas en las letras b) y d) del artículo 47 del DL 211, en tanto Astara pretende adquirir influencia decisiva respecto de ciertas variables competitivas del negocio que realiza actualmente Nissan Chile en el país, y en dicho contexto el control sobre activos relevantes de Nissan Chile.

III. INDUSTRIA Y MERCADO RELEVANTE

13. La Operación se enmarca en la industria automotriz, dentro de la cual concurren múltiples actividades económicas, como la fabricación, importación, distribución y comercialización minorista de vehículos, la importación y comercialización de partes y repuestos y la provisión de servicios de posventa¹⁹. Adicionalmente, se ha señalado que las actividades de fabricación y comercialización de vehículos podría segmentarse por: (i) su uso, entre vehículos nuevos y usados; y, (ii) su peso, entre vehículos pesados y livianos y medianos²⁰. Asimismo, los vehículos livianos y medianos pueden subsegmentarse entre: (i) vehículos de pasajeros; (ii) SUVs²¹; (iii) camionetas; y, (iv) vehículos comerciales²².
14. Dentro de la industria automotriz existen cadenas de suministro organizadas en torno a las marcas de los vehículos, autorizadas por los respectivos fabricantes²³. En el país, dichos fabricantes comercializan sus vehículos en el segmento mayorista a través de sus filiales o mediante terceros importadores –titulares de la representación del fabricante a nivel nacional²⁴–, con los que celebran un acuerdo de distribución. A través de estos, los

¹⁷ Véanse: (i) Notificación, párrafos 36 y 37; (ii) documento denominado [-] acompañado por Nissan Chile a la Notificación; y, (iii) documento denominado [-] acompañado por Nissan Chile a la Notificación.

¹⁸ La Guía de Competencia define transacciones interrelacionadas como: “*Serán tales, si existe un vínculo de mutua condicionalidad y/o de accesoriadad entre cada uno de los hechos, actos o convenciones involucradas, de manera tal que uno de estos no podría producirse sin los otros, sea a nivel de circunstancias de hecho, de derecho o de racionalidad económica*”. Al respecto, del análisis del APA y el Acuerdo de Distribución fue posible apreciar que entre ambas existiría una interrelación por accesoriadad y mutua condicionalidad *de facto*, al haberse negociado y analizado como una única operación desde el punto de vista económico y comercial, estando la continuidad del negocio de Nissan en Chile sujeto a la materialización de ambos acuerdos.

Lo anterior va en línea con lo señalado por esta División anteriormente y con lo estipulado por la Comisión Europea en lo relativo a transacciones interrelacionadas. Véanse: (i) Informe de aprobación, Adquisición de control en Eletrans S.A. y otros por parte de Chilquinta Energía S.A., y adquisición de control en Chilquinta S.A. por parte de State Grid International Development Limited., Rol FNE F219-2019, párrafo 3; y, (ii) CE (2008) “*Comunicación consolidada de la Comisión sobre cuestiones jurisdiccionales en materia de competencia, realizada de conformidad con el Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, sobre el control de las concentraciones entre empresas*”, párrafos 43-44. Disponible en: <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC0416\(08\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC0416(08))> [última visita: 24.03.2026].

Luego, aun cuando el APA y el Acuerdo de Distribución serán suscritos por distintas filiales de NML estas forman parte del mismo grupo empresarial y en última instancia son controladas por el mismo agente económico, NML, fabricante y controlador de la marca Nissan.

¹⁹ Véanse, a modo ejemplar: (i) Informe F431-2025, párrafo 19; (ii) Informe de aprobación, Adquisición de control en Nissan Tanner Financial Services SpA por parte de Tanner Servicios Financieros S.A., Rol FNE F435-2025 (“**Informe F435-2025**”), párrafos 10-12; (iii) Informe F326-2022, párrafos 11-17; (v) Informe F233-2020, párrafo 24; y, (vi) Informe de aprobación, Adquisición de control en Bergé Automoción, S.L.U por parte de Mitsubishi Corporation, Rol FNE F226-2019 (“**Informe F226-2019**”), párrafo 10.

²⁰ Véanse: (i) Informe F326-2022, párrafos 18-19; (ii) Informe F233-2020, párrafo 59; y, (iii) Informe F226-2019, párrafo 11.

²¹ Refieren a *Sports Utility Vehicles*, por sus siglas en inglés “SUV”.

²² Véanse: (i) Informe F326-2022, párrafo 19; (ii) Informe F233-2020, párrafo 59; y, (iii) Informe F226-2019, párrafo 20.

²³ Véanse: (i) Informe F326-2022, párrafo 13; (ii) 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; y, (iii) Informe F233-2020, párrafo 34.

²⁴ Véanse: (i) Informe F431-2019, párrafo 24; y, (ii) Informe F233-2020, párrafo 34.

fabricantes influyen en la organización del negocio en Chile mediante la determinación de ciertos estándares de calidad y obligaciones de reporte²⁵.

15. Por su parte, los importadores distribuyen los vehículos nuevos a los comercializadores minoristas –concesionarios–²⁶, los que pueden estar integrados verticalmente con el importador²⁷ o ser independiente a él²⁸. Con los concesionarios también se pactan acuerdos de distribución, asignándoseles zonas geográficas específicas para la comercialización de los vehículos²⁹. Finalmente, son los concesionarios quienes comercializan los vehículos a los clientes finales.
16. En atención a las segmentaciones enunciadas, las Partes señalaron que superpondrían horizontalmente sus actividades en la importación y distribución mayorista de vehículos livianos y medianos nuevos: (i) de pasajeros; (ii) SUVs; y, (iii) camionetas (*pick-up*)³⁰. Adicionalmente, declararon una superposición vertical entre, aguas arriba, la importación y distribución mayorista de vehículos nuevos de pasajeros, SUVs y camionetas de marca Nissan, realizada por Nissan Chile y, aguas abajo, la comercialización a nivel minorista de vehículos nuevos de pasajeros, SUVs y camionetas, realizada por Astara mediante entidades de su grupo empresarial³¹. Añaden que todos los segmentos tendrían un ámbito geográfico nacional, en base a precedentes anteriores de esta División³².
17. A su vez, de la revisión de pronunciamientos anteriores, fue posible apreciar que se han considerado mercados relevantes de producto segmentando por la actividad económica desarrollada –distinguiendo entre fabricación, importación y comercialización–, así como también por su uso –nuevos y usados– y peso –pesados y medianos y livianos–, señalándose que, adicionalmente, los vehículos medianos y livianos podrían segmentarse por tipo de vehículo entre vehículos de pasajeros, SUVs, camionetas y vehículos comerciales³³.
18. Por lo anterior, para efectos del presente Informe, sin que aquello constituya una definición precisa de mercado relevante, en línea con precedentes y, dado que sería la aproximación

²⁵ Véase nota a pie de página N°16.

²⁶ Adicionalmente, los importadores pueden comercializar los vehículos directamente a clientes finales cuando estos adquieren flotas de vehículos.

Por otra parte, esta División analizó si el segmento de ventas de flotas a clientes por parte de importadores o distribuidores mayoristas podría verse afectado producto de la Operación. Al respecto, de las diligencias realizadas durante la Investigación fue posible concluir que, entre los años 2023 y 2025, Nissan Chile no habría realizado ventas directas a clientes finales, descartándose la necesidad de profundizar en dicho segmento. Asimismo, las Partes indicaron que Grupo Nissan [-]. Véanse: (i) respuesta de Nissan Chile de fecha 19 de febrero de 2026 a Oficio Ord. N°352-2026, ingreso correlativo N°69.166-2026; y, (ii) Complemento, párrafo 53.

²⁷ Como sería el caso de Astara, que a través de la sociedad Astara Retail Chile SpA participa de la comercialización minorista de vehículos nuevos, sin perjuicio de también contar con una red de concesionarios independientes. Véanse: (i) Notificación, párrafo 8; y, (ii) declaración de ejecutivo de Astara ante funcionarios de esta División.

²⁸ Por ejemplo, los vehículos nuevos marca Nissan son comercializados en el país por terceros independientes a Nissan Chile, que conforman una red independiente de distribuidores autorizados. Véase: Notificación, párrafo 21.

²⁹ Véanse: (i) Informe F233-2020, párrafo 37; (ii) Informe F326-2022, párrafo 16.

³⁰ Notificación, párrafo 25.

³¹ Adicionalmente, las Partes declararon una eventual superposición vertical entre la importación y distribución mayorista de vehículos nuevos de pasajeros, SUVs y camionetas marca Nissan por parte de Nissan Chile y los servicios de suscripción de vehículos provistos por una de las entidades del grupo empresarial de Astara. Al respecto, señalaron que este servicio es ofrecido por Astara desde mediados del año 2025, habiendo tenido un número marginal de clientes durante dicho periodo, estimando su participación de mercado en una cifra bajo el [0-5]%, identificando al menos otros diez competidores adicionales. En virtud de los antecedentes tenidos a la vista, dicho segmento no se analizará con mayor profundidad dentro del presente Informe, considerando especialmente que la posición que tendría Astara en el segmento notificado sería marginal y que, de asimilarlo en sentido amplio a los servicios de LOP y RAC, no existiría traslape dado que Nissan Chile no realiza ventas directas a dicho tipo de clientes.

Véanse: (i) Notificación, párrafos 29, 67, 105 y 117-119; y, (ii) Complemento, párrafos 41-44; (iii) nota a pie de página N°26.

³² Notificación, párrafo 76.

³³ Véase nota a pie de página N°22.

más conservadora en los términos de la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales de mayo de 2022 de la Fiscalía (“**Guía de Análisis Horizontal**”)³⁴, se analizarán los efectos de la Operación en los mercados relevantes declarados por las Partes en la Notificación, dado que no existen antecedentes de la Investigación que hagan meritorio un alcance distinto.

IV. ANÁLISIS DE COMPETENCIA

19. A continuación, se presenta el análisis de competencia realizado respecto de los eventuales efectos que podría acarrear la Operación. En cuanto a superposiciones horizontales, esta División identificó que las Partes traslaparían sus actividades en la importación y distribución mayorista de vehículos livianos y medianos nuevos, diferenciando entre vehículos de pasajeros, SUV y camionetas. Adicionalmente, se analizarán los efectos que podrían acarrear de la eventual relación vertical entre, aguas arriba, la importación y distribución mayorista de vehículos livianos y medianos nuevos por parte de Nissan y, aguas abajo, la comercialización minorista de dicho tipo de vehículos.
20. De acuerdo con lo indicado en el párrafo y la Sección anteriores, con el objeto de evaluar los efectos horizontales que la Operación podría conllevar para la competencia en la distribución mayorista de vehículos livianos y medianos nuevos, diferenciando entre vehículos de pasajeros, SUV y camionetas, esta División procedió a realizar un análisis estructural de acuerdo con los lineamientos de la Guía de Análisis Horizontal. En particular, se calcularon las participaciones de mercado y el índice de concentración de Herfindahl – Hirschman (“**IHH**”) y su eventual variación para cada uno de ellos.
21. A continuación, en la Tabla N°1 se presentan las participaciones de mercado en la distribución mayorista de vehículos de pasajeros, SUV y camionetas para los años 2023, 2024 y 2025, así como el cambio proyectado en el IHH para los tres años, realizado en base a la información aportada por la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (“**ANAC**”) a la Investigación³⁵.

Tabla N°1: Participación en la distribución mayorista de vehículos nuevos livianos y medianos de pasajeros, SUV y camionetas (2023-2025).

Vehículos	Pasajeros			SUV			Camionetas		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Astara	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
Nissan Chile	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%
Partes	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
IHH Pre	1.732	1.606	1.782	1.269	1.279	1.228	1.424	1.655	1.626
IHH Post	1.735	1.613	1.787	1.376	1.371	1.270	1.718	1.718	1.693
Delta	3	7	5	107	93	42	294	63	67

Fuente: Respuesta ANAC Oficio N°311.

22. En relación con los vehículos nuevos de pasajeros, es posible apreciar que la participación conjunta de las Partes para los tres años analizados es menor al [5-10]%, con una tendencia a la baja, atribuible principalmente a la disminución de la participación de Nissan Chile, la cual cayó en cerca de un 50% entre 2023 y 2025. Asimismo, existen al menos otros seis actores adicionales a las Partes que poseen sobre un 5% de participación³⁶. En dicho

³⁴ Guía de Análisis Horizontal, párrafo 13.

³⁵ Véase respuesta de la ANAC de fecha 20 de febrero de 2026 al Oficio Ord. N°311, ingreso correlativo N°69.200-2026 (“**Respuesta ANAC Oficio N°311**”).

³⁶ Respuesta ANAC Oficio N°311.

sentido, de la Tabla N°1 se observa que en este segmento no se superan los umbrales de concentración establecidos en la Guía de Análisis Horizontal.

23. Por su parte, en los vehículos nuevos SUV, aun cuando Astara es el segundo actor con mayor participación, la posición de Nissan es de menor relevancia, existiendo múltiples competidores adicionales a las Partes. Luego, de la Tabla N°1 se desprende que en este segmento no se superan los umbrales de concentración establecidos en la Guía de Análisis Horizontal a causa de la Operación.
24. Por último, la Tabla N°1 permite concluir que el segmento de camionetas sería uno moderadamente concentrado, en el cual únicamente para el año 2023 se superarían los umbrales de concentración de la Guía de Análisis Horizontal, disminuyendo en forma relevante la participación de Nissan Chile en los últimos dos años³⁷. Por tanto, y a pesar de la participación de Astara en este segmento, no se superarían los umbrales de concentración de la Guía de Análisis Horizontal.
25. A mayor abundamiento, cabe señalar que esta División observó que Astara, desde enero de 2026, dejó de comercializar las marcas Fiat, Alfa Romeo, Jeep, RAM, Dodge y Chrysler en Chile, las que pasaron a ser importadas y distribuidas directamente por el grupo Stellantis. Asimismo, en diciembre de 2025 se puso término al contrato de importación y distribución mayorista de la marca BYD, del cual Astara era distribuidor. Al respecto, la eliminación de las marcas señaladas en relación con las ventas del año 2026 en curso podría impactar en la participación de Astara en los mercados de distribución mayorista de vehículos de pasajeros, SUV y camionetas en 2026, al considerar que estas marcas representaban entre un [0-5]% y [5-10]% de las ventas a nivel mayorista, dependiendo del segmento analizado³⁸.
26. En virtud de lo anterior, y teniendo en consideración que para ninguno de los segmentos analizados concurren circunstancias de aquellas descritas en el párrafo 36 de la Guía de Análisis Horizontal, fue posible concluir que la materialización de la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en los segmentos analizados en virtud de efectos horizontales.
27. Luego, y en base a la eventual existencia de una relación vertical entre las actividades de las Partes, esta División procedió a analizar si producto de la materialización de la Operación podrían generarse riesgos de bloqueo de insumos y/o bloqueo de clientes. Como se señaló, dicha relación se presentaría entre la importación y distribución mayorista de vehículos nuevos de pasajeros, SUVs y camionetas por parte de Nissan Chile y Astara, aguas arriba; y la comercialización minorista de vehículos nuevos de pasajeros, SUVs y camionetas por parte de Astara, aguas abajo.
28. Para el análisis de los efectos verticales esta División ha utilizado un marco conceptual de tres elementos copulativos³⁹: (i) la habilidad de la entidad resultante de la operación para

³⁷ En efecto, Nissan Chile dejó de comercializar camionetas el último trimestre de 2025 por no cumplir con la Normativa del Decreto Supremo N°45 del Ministerio de Medio Ambiente promulgado el 28 de noviembre de 2023. Al ser consultados respecto de planes futuros en cuanto a la comercialización de camionetas marca Nissan en el país, Nissan Chile señaló que [-].

Véanse: (i) Notificación, párrafo 89; y, (ii) respuesta de Nissan Chile de fecha 16 de febrero de 2026 a Oficio Ord. N°313-2026, ingreso correlativo N°69.056-2026.

³⁸ En concreto la eliminación de estas marcas significaría una disminución en la participación de Astara de [5-10]% en camionetas, [0-5]% en SUV y [0-5]% en vehículos de pasajeros. Véase: Respuesta ANAC Oficio N°311.

³⁹ Véanse: (i) Informe de aprobación, Adquisición de CDF por parte de Turner International Latin America Inc., Rol FNE F116-2018, párrafos 71 y ss.; (ii) Informe de aprobación con medidas, Adquisición de control por parte de Producción e Inversiones Aleste Limitada y Sociedad de Inversiones AH Limitada en Fidelitas Entertainment SpA., Rol FNE F159-2018, párrafos 120 y ss.; (iii) Informe de aprobación con medidas de mitigación, Adquisición de control en

implementar la conducta analizada; (ii) los incentivos para que la estrategia de bloqueo sea rentable; y, (iii) si dicha estrategia daría lugar a efectos sobre la competencia.

29. En cuanto a la potencial habilidad de las Partes para materializar un bloqueo de insumos, respecto de los segmentos de vehículos de pasajeros y SUVs fue posible descartar que la entidad resultante contara con la habilidad para materializar este tipo de riesgos, en atención a las participaciones de mercado de las Partes⁴⁰. Incluso en el segmento de camionetas, donde la participación de Astara es más significativa, fue posible descartar la materialización de este tipo de estrategias, en virtud de la cantidad de actores presentes en dicho mercado y la participación que Nissan Chile mantiene en el segmento.
30. En cuanto al bloqueo de clientes, de acuerdo con las diligencias de la Investigación y lo señalado por las Partes en la Notificación⁴¹, también fue posible descartar que Astara contara con habilidad suficiente, considerando que su participación en la comercialización minorista de las marcas pertenecientes al portafolio de Astara no supera el [0-5]%⁴² en ninguno de los segmentos analizados.
31. En virtud de lo anterior, fue posible descartar que la Operación tuviera la aptitud de reducir sustancialmente la competencia en virtud de riesgos verticales en los segmentos de importación, distribución y comercialización de vehículos nuevos de pasajeros, SUVs y camionetas.

V. CONCLUSIONES

32. En base a los antecedentes expuestos, esta División ha podido constatar que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en la importación, distribución y comercialización de vehículos nuevos de pasajeros, SUVs y camionetas.
33. Por tanto, en atención a los antecedentes y el análisis realizado en el presente Informe, se recomienda aprobar la Operación de forma pura y simple, salvo el mejor parecer del señor Fiscal Nacional Económico (S). Lo anterior, sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía de velar permanentemente por la libre competencia en los mercados analizados.

ANÍBAL PALMA MIRANDA
JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES

MGB/FRA/AA

GrandVision N.V. (Rotter & Krauss) por parte de EssilorLuxottica S.A., Rol FNE F220-2019, párrafos 308 y ss.; (iv) Informe de aprobación, Adquisición de control en filial de Telefónica Chile S.A. por parte de KKR Alameda Aggregator L.P., Rol FNE F273-2021, párrafos 30 y ss.; y, (v) Informe de aprobación, Adquisición de control en SAAM Ports S.A. y SAAM Logistics S.A. por parte de Hapag-Lloyd AG., Rol FNE F332-2022, párrafos 93 y ss.; y, (vi) Informe de aprobación, Adquisición del control en la asociación entre VTR y Claro, por parte de América Móvil S.A.B. de C.V., Rol FNE F395- 2024, párrafos 57 y 58; entre otros.

En la misma línea, véase: CE, “*Directrices para la evaluación de las concentraciones no horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas*”, párrafos 29 y ss. Disponible en <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:265:0006:0025:ES:PDF>> [última visita: 24.03.2026].

⁴⁰ Véase Tabla N°1.

⁴¹ Véanse documento denominado “*Anexo Partes Notificantes - 2*” acompañado por las Partes a la Notificación; y, (ii) Informe del Mercado Automotriz de diciembre de 2024 de ANAC, disponible en: <[12-ANAC-Mercado-Automotor-Diciembre-2024.pdf](#)> [última visita: 24.03.2026].

⁴² En particular, de acuerdo con lo informado por las Partes en base a la información disponible de ANAC, para el año 2024 su participación de mercado sería de un [0-5]% en vehículos de pasajeros; de un [0-5]% en SUVs; y de un [0-5]% en camionetas.