



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Resolución

Número:

Referencia: EX-2021-91525485- -APN-DR#CNDC s/ Autorización operación de concentración económica

VISTO el Expediente N° EX-2021-91525485- -APN-DR#CNDC, la Ley N° 27.442 y los Decretos Nros. 480 del 23 de mayo de 2018 y 50 del 19 de diciembre de 2019 y sus modificatorios, y

CONSIDERANDO:

Que en el caso de las operaciones de concentración económica en las que intervengan empresas cuya envergadura determine que deben realizar la notificación prevista en el artículo 9 de la Ley N° 27.442, procede su presentación y tramitación por los obligados ante la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA, en virtud de lo dispuesto y por la integración armónica de los artículos 7° a 17 y 80 de dicha ley.

Que la operación de concentración económica notificada con fecha 28 de septiembre de 2021, consiste en la adquisición del control exclusivo sobre la firma J.F. HILLEBRAND GROUP AG por parte de la firma DEUTSCHE POST BETEILIGUNGEN HOLDING GMBH.

Que según se estableció en el contrato de compraventa de fecha 16 de agosto de 2021, la firma DEUTSCHE POST BETEILIGUNGEN HOLDING GMBH adquirió el control exclusivo sobre la firma J.F. HILLEBRAND GROUP AG, incluyendo sus subsidiarias directas e indirectas, mediante la compra del NOVENTA Y DOS COMA VEINTITRÉS POR CIENTO (92,23%) del capital social de la firma J.F. HILLEBRAND GROUP AG de COBEPA S.A., SOFINA CAPITAL S.A., CHRISTOF HILLEBRAND y otros accionistas minoritarios de la firma J.F. HILLEBRAND GROUP AG.

Que, de acuerdo a lo informado por las empresas notificantes con fecha 13 de junio de 2022, la fecha de cierre de la operación ocurrió el día 22 de marzo de 2022, habiendo sido la misma notificada con anterioridad a dicha fecha.

Que las empresas involucradas notificaron en tiempo y forma la operación de concentración económica, conforme lo previsto en el artículo 9 de la Ley N° 27.442, dando cumplimiento en forma oportuna a los

requerimientos efectuados por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.

Que la operación notificada constituye una concentración económica en los términos del inciso c) artículo 7° de la Ley N° 27.442.

Que la obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las firmas afectadas supera la suma correspondiente a CIEN MILLONES (100.000.000) de unidades móviles, monto que, al momento del cierre de la operación en el año 2021 equivalía a la cantidad de PESOS CINCO MIL QUINIENTOS VEINTINUEVE MILLONES (\$ 5.529.000.000).

Que la operación bajo análisis no resulta alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

Que la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA mediante Dictamen N° IF-2022-116479086-APN-CNDC#MEC concluyó que la operación de concentración económica notificada no infringe el artículo 8 de la Ley N° 27.442, al no restringir o distorsionar la competencia, de modo que pueda resultar en un perjuicio al interés económico general.

Que, asimismo, mediante el Dictamen mencionado en el considerando precedente la referida COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA recomendó a esta Secretaría autorizar la operación notificada, consistente en la adquisición del control exclusivo sobre la firma J.F. HILLEBRAND GROUP AG por parte de la firma DEUTSCHE POST BETEILIGUNGEN HOLDING GMBH, todo ello en virtud de lo establecido en el inciso a) del artículo 14 de la Ley N° 27.442.

Que conforme a lo dispuesto por el artículo 5° del Decreto N° 480/18 y su modificatorio esta Secretaría ejercerá las funciones de Autoridad de Aplicación, con todas las facultades y atribuciones que la Ley N° 27.442 y su Reglamentación le otorgan a la AUTORIDAD NACIONAL DE LA COMPETENCIA, hasta su constitución y puesta en funcionamiento.

Que, en el mismo sentido, el Decreto N° 50/19 y sus modificatorios dispone que compete a esta Secretaría, entre otros, supervisar la ejecución de las políticas comerciales internas destinadas a la defensa de la competencia y el accionar de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, hasta tanto se constituya la AUTORIDAD NACIONAL DE LA COMPETENCIA creada por el artículo 18 de la Ley N° 27.442, en los términos del artículo 4° del Decreto N° 480/18.

Que ha tomado intervención el servicio jurídico competente.

Que la presente medida se dicta en virtud de lo establecido en la Ley N° 27.442, y en los Decretos Nros. 480 de fecha 23 de mayo de 2018, y 50 de fecha 19 de diciembre de 2019 y sus modificatorios.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Autorízase la operación de concentración económica notificada, consistente en la adquisición del control exclusivo sobre la firma J.F. HILLEBRAND GROUP AG por parte de la firma DEUTSCHE POST

BETEILIGUNGEN HOLDING GMBH, todo ello de acuerdo con lo previsto en el inciso a) del artículo 14 de la Ley N° 27.442.

ARTÍCULO 2°.- Considérase al Dictamen N° IF-2022-116479086-APN-CNDC#MEC, de fecha 31 de octubre de 2022, emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA, correspondiente a la “CONC. 1825”, como parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 3°.- Notifíquese a las partes interesadas.

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese y archívese.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Dictamen firma conjunta

Número:

Referencia: CONC.1825 - Dictamen - Autoriza Art. 14, inc. a), Ley N.º 27.442

SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a la operación de concentración económica que tramita bajo el Expediente EX-2021-91525485- -APN-DR#CNDC del registro del ex Ministerio de DESARROLLO PRODUCTIVO, caratulado: "**DEUTSCHE POST BETEILIGUNGEN HOLDING GMBH S/NOTIFICACION ART. 9 DE LA LEY 27.442 (CONC.1825)**".

I. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN Y ACTIVIDAD DE LAS PARTES

I.1. La operación

1. Con fecha 28 de septiembre de 2021, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA (en adelante, "CNDC"), recibió la notificación de una operación de concentración económica consistente en la adquisición del control exclusivo sobre J.F. HILLEBRAND GROUP AG (en adelante, "J.F. HILLEBRAND") por parte de DEUTSCHE POST BETEILIGUNGEN HOLDING GMBH (en adelante, "DP BH").

2. Como se estableció en el Contrato de Compraventa con fecha 16 de agosto de 2021, DP BH adquirió el control exclusivo sobre J.F. HILLEBRAND, incluyendo sus subsidiarias directas e indirectas (J.F. HILLEBRAND y sus subsidiarias en adelante y conjuntamente denominadas "HILLEBRAND"), mediante la compra de al menos el 92,23%¹ del capital social de J.F. HILLEBRAND de COBEPA S.A., SOFINA CAPITAL S.A., Mr. CHRISTOF HILLEBRAND y otros accionistas minoritarios de J.F. HILLEBRAND.

3. De acuerdo a lo informado por las empresas notificantes con fecha 13 de junio de 2022 y

acreditado mediante protocolo de cierre², la fecha de cierre de la operación ocurrió el 22 de marzo de 2022, habiendo sido notificada con anterioridad a dicha fecha.

I.2. La actividad de las partes

I.2.1. Por la parte compradora

4. DEUTSCHE POST AG es la entidad matriz de DEUTSCHE POST DHL GROUP, un grupo logístico global, con sede en la República Federal de Alemania. Sus accionistas con participación mayor al 5% son BANK KFW (KREDITANSTALT FÜR WIEDERAUFBAU) con el 20,55% y BLACKROCK INC. con el 5,2% de las acciones.

5. DP BH es una sociedad de responsabilidad limitada constituida de conformidad con las leyes de la República Federal de Alemania. DP BH tiene como única función ser *holding* de la mayoría de las filiales de DEUTSCHE POST AG fuera del citado país. DP BH es una subsidiaria enteramente controlada por DEUTSCHE POST AG.

6. DEUTSCHE POST DHL GROUP (en adelante, “DPDHL”) es una sociedad anónima cuyas acciones cotizan en la Bolsa de Valores de Frankfurt, constituida de conformidad con las leyes de la República Federal de Alemania. DPDHL es un grupo logístico global, que opera en más de 220 países y emplea aproximadamente a 570,000 personas. DPDHL opera bajo dos marcas —DEUTSCHE POST y DHL—. La división postal de DPDHL, DEUTSCHE POST, proporciona el servicio postal nacional en Alemania. DHL ofrece una amplia gama de servicios internacionales de mensajería exprés, servicios de gestión de transporte de carga y transporte de carga, comercio electrónico y gestión de la cadena de suministro. La división de gestión de transporte de DHL GLOBAL FORWARDING tiene una red de más de 190 países y experiencia en transporte global en flete aéreo, marítimo y terrestre.

7. DHL EXPRESS (Argentina) S.A. es una empresa constituida en nuestro país dedicada principalmente a prestar servicios postales con una amplia gama de servicios express, junto con soluciones de envío y seguimiento. Es un *courier* internacional, con asiento en la Argentina. Sus accionistas son DP BH con el 95% y EXEL OVERSEAS LIMITED con el restante 5%.

8. EXEL LOGISTICS ARGENTINA S.A. es una empresa con asiento en la República Argentina, principalmente dedicada a la prestación de servicios de transporte terrestre, aéreo y marítimo internacionales, contratación de fletes, embalajes y expedición. También actúa como almacén de mercancías, agente de carga, intermediario de transporte y como operador o importador de mercancías. Transitoriamente la Sociedad está sin operaciones. Sus accionistas son DP BH con el 94,99% y DHL GLOBAL FORWARDING MANAGEMENT LATIN

AMERICA, INC. con el restante 5,01%.

9. DHL GLOBAL FORWARDING (Argentina) S.A. es una empresa con asiento en la República Argentina, que tiene como actividad principal ser agente de embarque y servicios generales de carga. Es una empresa que por cuenta propia o de terceros, o asociada con terceros se dedica a la explotación del negocio de logística, en sus rubros principales y accesorios, tales como envíos express a todo el mundo, expedición de cargas con aviones, camiones, barcos y trenes, servicios de depósito, distribución de correo internacional, plantas industriales completas, embalaje, transporte en contenedores, administración y operación de almacenes de mercadería. Sus accionistas son DP BH con el 95% y DHL GLOBAL FORWARDING MANAGEMENT LATIN AMERICA, INC. con el restante 5%.

10. SAFE WAY ARGENTINA S.A. es una empresa inactiva desde hace más de diez años, con asiento en la República Argentina. No tiene actividades actuales. Sus accionistas son DHL GLOBAL FORWARDING (Argentina) S.A. con el 95% y DHL GLOBAL FORWARDING MANAGEMENT LATIN AMERICA, INC. con el restante 5%.

11. DHL SUPPLY CHAIN (Argentina) S.A. es una empresa con asiento en la República Argentina. Tiene como actividad principal contratar en el mercado logístico, gestionar las cadenas de suministro, lo que incluye el almacenamiento, el transporte, así como productos clave como LLP (*Lead Logistics Partner*), soluciones inmobiliarias, logística de servicios, embalaje y comercio electrónico. Sus accionistas son EXEL OVERSEAS LIMITED con el 10,02% y TIBBETT & BRITTEN GROUP CANADA INC. con el restante 89,98%.

12. EC LOGISTICA S.A., es una empresa con asiento en la República Argentina. Tiene como actividad principal el servicio de logística, distribución y abastecimiento. Actualmente la única actividad comercial de EC LOGÍSTICA es prestar servicios de transporte de mercaderías y servicios, anexos y/o adicionales a los de transporte de mercadería, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires. Sus accionistas son DHL SUPPLY CHAIN (Argentina) S.A. con el 51% y Accionistas externos con el restante 49%.

13. GORI ARGENTINA S.A. es una empresa con asiento en la República Argentina cuya actividad principal es la prestación de servicios de gestión de transporte de líquidos a granel. Sus accionistas son GORI CHILE S.A. con el 85% y DP BH con el restante 15%.

I.2.2. Por la objeto

14. J.F. HILLEBRAND es una sociedad de responsabilidad limitada inscrita en el Registro Comercial de la Corte del Distrito de Mainz con domicilio social en la República Federal de Alemania. Es la entidad matriz de HILLEBRAND³, un grupo logístico internacional, que

provee diversos servicios de la industria de gestión de transportes de carga o “*freight forwarding services*” incluyendo flete aéreo, flete marítimo, transporte terrestre, almacenamiento y gestión del inventario. Sus servicios van desde cargas de contenedores completos hasta pequeños envíos. Previo a la operación notificada, sus accionistas eran: COBEPA S.A. con el 57,44 %; SOFINA CAPITAL S.A. con el 20,91 % y CHRISTOF HILLEBRAND con el 9,95 %.

15. JFH ARGENTINA S.A. es una empresa con asiento en la República Argentina que opera en la gestión de transporte de carga por vía marítima, aérea, por carretera/ferrocarril y en el suministro e instalación de *flexitanks*. Los servicios de gestión de transporte incluyen el transporte y el almacenamiento, los servicios de gestión y logística, y otros servicios de valor añadido para el transporte de mercancías (incluye las actividades de las empresas de embalaje para el comercio exterior, el alquiler de contenedores, etc.). Sus accionistas son J.F. HILLEBRAND con el 55% y JFH DEUTSCHLAND GMBH con el restante 45%.

16. BRAID LOGISTICS LATIN AMERICA S.A., es una empresa con asiento en la República Oriental del Uruguay. Tiene como actividad principal la logística de líquidos a granel a través de los modos duales a granel de los Tanques ISO y *flexitanks* de grado alimenticio, el último de su propio diseño y construcción patentados. BRAID LOGISTICS LATIN AMERICA S.A. también está activa en el flete marítimo, aéreo, por camión y ferroviario y el suministro y ajuste de *flexitanks*. Su controlante es J.F. HILLEBRAND.

II. ENCUADRAMIENTO JURÍDICO Y PROCEDIMIENTO

17. Las empresas involucradas notificaron en tiempo y forma la operación de concentración conforme a lo previsto en el artículo 9° de la Ley N.° 27.442 habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por esta CNDC.

18. La operación notificada constituye una concentración económica en los términos del artículo 7° inciso c) de la Ley N.° 27.442 de Defensa de la Competencia.

19. La obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las firmas involucradas y de las empresas objeto de las operaciones efectuadas, a nivel nacional supera el umbral de cien millones (100.000.000) de unidades móviles monto que, para el año de la notificación, equivalía a PESOS CINCO MIL QUINIENTOS VEINTINUEVE MILLONES, y no se encuentra alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma⁴.

20. El día 28 y 29 de septiembre de 2021 las partes notificaron la operación de concentración económica mediante la presentación en forma conjunta del Formulario F1.

21. Con fecha 1 de noviembre de 2021 tras analizar la presentación efectuada, esta CNDC consideró que la información se hallaba incompleta, formulando observaciones al Formulario F1. En consecuencia, se les hizo saber a las partes que el plazo previsto en el artículo 14 de la Ley N.º 27.442 no comenzaría a correr hasta que acompañaran la información solicitada en el apartado 4, y que este quedaría suspendido automáticamente hasta tanto dieran cumplimiento a las observaciones formuladas en el apartado 5.

22. Finalmente, con fecha 5 de septiembre de 2022, y luego de varias presentaciones parciales, las partes dieron respuesta a lo solicitado, teniéndose por completo el Formulario F1 acompañado y reanudando el plazo establecido en el artículo 14 de la Ley N.º 27.442 a partir del día hábil posterior al enunciado.

III. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN SOBRE LA COMPETENCIA

III.1. Naturaleza de la operación

23. Como fuera expuesto, la operación consiste en la toma de control exclusivo de HILLEBRAND por parte de DP BH.

24. Como se mencionó con anterioridad, DP BH pertenece a DEUTSCHE POST AG, una entidad matriz que es la empresa *holding* de DPDHL, un grupo logístico global que opera bajo dos marcas: “Deutsche Post” y “DHL”. La primera, proporciona el servicio postal nacional en la República Federal de Alemania, mientras que la segunda marca ofrece una amplia gama de servicios internacionales de mensajería express, servicios de gestión del transporte de carga y transporte de carga, comercio electrónico y gestión de la cadena de suministro. La división de gestión del transporte, DHL GLOBAL FORWARDING, tiene una red de más de 190 países y experiencia en transporte global en flete aéreo, marítimo y terrestre.

25. Por su parte, el grupo logístico internacional J. H. HILLEBRAND provee diversos servicios de la industria de gestión de transporte de carga o “*freight forwarding services*” incluyendo flete aéreo, flete marítimo, transporte terrestre, almacenamiento y gestión del inventario. Sus servicios van desde cargas de contenedores completos hasta pequeños envíos y opera en el país a través de sus subsidiarias.

26. En la Tabla N.º1 que a continuación se presenta, se detallan las actividades que las empresas involucradas realizan en la Argentina:

Tabla N.º 1 - Actividades de las empresas involucradas en la Argentina⁵

Compañía	Actividad
Objeto	
J. F. Hillebrand Argentina S.A.	Opera en la gestión de transportes de carga (“ <i>freight forwarding services</i> ”) por vía marítima, aérea y terrestre, y en el suministro e instalación de <i>flexitanks</i> .
Braid Logistics Latin America S.A. (Uruguay)	Dedicada a la logística (“ <i>freight forwarding services</i> ”) de líquidos a granel no peligrosos a través de los modos duales a granel de los Tanques ISO y de flexitanks de grado alimenticio (estos últimos de diseño y construcción propios y patentados). Asimismo, está activa en el flete marítimo, flete aéreo (ventas limitadas), flete terrestre por camión y ferroviario (ventas limitadas) y el suministro y ajuste de flexitanks. Si bien la empresa no está presente en la Argentina, ofrece, vía exportaciones, sus flexitanks y su servicio de montaje.
Comprador	
DHL Global Forwarding S.A.	Se dedica a la explotación del negocio de logística (“ <i>freight forwarding services</i> ”), en sus rubros principales y accesorios tales como envíos express a todo el mundo, expedición de cargas con barcos, aviones, camiones y trenes, servicios de depósito, distribución de correo internacional, plantas industriales completas, embalaje, transporte en contenedores, administración y operación de almacenes de mercadería.

<p>Exel Logistics Argentina S.A.</p>	<p>Presta servicios de transporte terrestre, aéreo y marítimo internacionales, contratación de fletes, embalajes y expedición (“<i>freight forwarding services</i>”). También actúa como almacén de mercancías, agente de carga, intermediario de transporte y como operador o importador de mercancías. Transitoriamente está sin operaciones.</p>
<p>DHL Express S.A.</p>	<p><i>Courier</i> Internacional con una amplia gama de servicios express, junto con soluciones de envío y seguimiento.</p>
<p>GORI Argentina S.A.</p>	<p>Servicios de gestión de transporte (“<i>freight forwarding services</i>”) de líquidos a granel, en particular cerveza, vino y bebidas espirituosas.</p>
<p>DHL Supply Chain S.A.</p>	<p>Dedicada a contratar el mercado logístico, gestionar las cadenas de suministro, lo que incluye el almacenamiento, el transporte, así como productos clave como LLP, soluciones inmobiliarias, logística de servicios, embalaje y comercio electrónico, innovación y solución sostenible a lo largo de diversas industrias tales como Ciencias de la Vida y Sanidad, Tecnología, Consumo, Retail, Auto-Movilidad e Ingeniería y Fabricación.</p>
<p>EC Logística S.A.</p>	<p>Servicio de logística, distribución y abastecimiento. Actualmente, la única actividad comercial es la de prestar servicios de gestión de transporte de mercaderías (“<i>freight forwarding services</i>”) más servicios anexos y/o adicionales a los mismos, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires.</p>

Fuente: CNDC sobre la base de información provista por las partes.

27. Vale destacar que, al momento de la operación, las actividades de DP BH eran la gestión de transportes de carga o “*freight forwarding services*” según su denominación universal, tanto en la Argentina como desde y hacia distintos países del mundo, el correo internacional y el transporte de líquidos a granel. Las actividades de J.F. HILLEBRAND, por su parte, eran la gestión del transporte de carga y la producción e instalación de *flexitanks* (contenedores descartables de líquidos no peligrosos que permiten su transporte a granel⁶).

28. En consecuencia, como resultado de la presente operación surgen en el país efectos horizontales entre empresas del grupo comprador — DHL GLOBAL FORWARDING S.A., GORI ARGENTINA S.A., EC LOGÍSTICA S.A. y EXEL LOGISTICS ARGENTINA S.A.— y la empresa indirectamente adquirida J. F. HILLEBRAND ARGENTINA S.A. (en adelante, “HILLEBRAND ARGENTINA”) en la actividad de “*freight forwarding services*”, que abarca los fletes marítimo (con alcance internacional solamente), aéreo (con alcance internacional solamente) y terrestre (con alcance doméstico e internacional), como se verá *ut infra*.

29. A su vez, se produce un reforzamiento de una integración vertical preexistente entre el suministro de *flexitanks* por parte de J. F. HILLEBRAND, aguas arriba, y los servicios de gestión de transportes de carga —vías marítima y terrestre⁷— ofrecidos por ambos grupos a nivel global, aguas abajo⁸.

III.2. Efectos económicos de la operación notificada

30. Esta CNDC determinó en dictámenes anteriores⁹, en consonancia con la jurisprudencia de la Comisión Europea¹⁰, que los servicios de gestión de transportes de carga o “*freight forwarding services*” constituyen un mercado independiente del mercado de servicios de transporte *per se*, en atención a que está conformado por los llamados “agentes de carga” que adquieren capacidad de transporte a través de la contratación de espacio a terceros especializados —empresas transportistas— para comercializarlo de acuerdo con los requerimientos de itinerario de la carga de sus clientes (es decir, tales agentes no son propietarios de los activos necesarios para el transporte —barcos, camiones, trenes, aviones— ni son quienes efectivamente realizan el transporte). El servicio de gestión incluye la organización del transporte, el almacenamiento, servicios terrestres (como ser seguridad de la carga y otros), brindando una solución puerta a puerta para empresas y consumidores¹¹. En resumen, este servicio consiste en recibir y embarcar bienes para otros, actuando como un agente de carga que acumula envíos de menor envergadura en envíos mayores, aprovechando así tarifas de transporte más bajas.

31. Es importante indicar que en el caso de las empresas que ofrecen el servicio de gestión de transportes de carga, algunas se encuentran verticalmente integradas (tal el caso de ciertas empresas navieras), mientras que otras sólo participan como intermediarios.

32. Los clientes de esta actividad son agentes económicos que requieren de servicios de transporte internacional de bienes –importadores y/o exportadores- o quienes deben desplazar mercadería dentro de un mismo país. Por otro lado, los principales proveedores son las empresas de transporte, ya sea marítimo, aéreo o terrestre.

33. A su vez, esta CNDC realizó dos distinciones principales basadas en la jurisprudencia comparada¹². En primer lugar, segmentó el mercado según la extensión del servicio prestado, distinguiendo entre aquellas internacionales o transfronterizas, que incluye la provisión de los servicios de un país a cualquier otro país del mundo, y las domésticas o intrafronterizas, donde se transportan bienes dentro de un mismo país¹³.

34. En segundo lugar, subdividió los mercados basados en el medio de transporte utilizado¹⁴, es decir, flete aéreo, marítimo y terrestre, principalmente porque los agentes de carga tienden a dividir sus departamentos para enfocarse en cada medio de transporte y porque identificaron diferentes estructuras de velocidad y tarifas¹⁵.

35. Con relación a lo expuesto, esta CNDC analizará los servicios de gestión de transportes de carga considerando los tipos de flete antes mencionados con más su extensión (doméstica e internacional).

36. En cuanto al ámbito geográfico, existe consenso en la jurisprudencia internacional acerca del alcance nacional de los servicios de gestión de transportes de cargas, fundamentado en la necesidad de la presencia local de los agentes de carga y la diferencia de precios entre los distintos países¹⁶.

37. En este sentido, esta CNDC, al momento del análisis de la concentración “DSV A/S - Panalpina Weltransport (Holding) AG”, consideró únicamente aquellas operaciones correspondientes al mercado local.

38. De todos modos, en el caso “Deutsche Post/Exel”, la Comisión Europea observó una tendencia hacia la internacionalización en los mercados de gestión de transportes de carga y reconoció que un mercado en todo el Espacio Económico Europeo podría estar justificado¹⁷.

39. En esta oportunidad, el análisis de los servicios de *freight forwarding*” se realizará a nivel nacional atento a que la oferta local prevalece, desde la óptica del consumidor final del servicio, por sobre la global, y a que dicha oferta puede segmentarse según el transporte de carga seleccionado (marítimo, aéreo y terrestre) como se explicará *ut infra*. No obstante, esta

CNDC opta por dejar las definiciones de mercado relevante abiertas en tanto las conclusiones sobre los efectos horizontales resultantes de la operación analizada no se modifican bajo las distintas segmentaciones, como se verá más adelante¹⁸.

40. Por otra parte, respecto de los *flexitanks*, se trata de bolsas flexibles desechables (permiten un solo uso) empleadas en el transporte de líquidos no peligrosos a granel -en volúmenes de entre 16.000 y 24.000 litros- dentro de contenedores (para su transporte estas bolsas se instalan en contenedores estándar). Tales productos se componen de una o más capas de polietileno y polipropileno.

41. En general, los *flexitanks* son usados como alternativa de contenedores cisterna ISO, totes IBC (contenedores intermedios a granel) o bidones, para el envío de líquidos tales como aceites, jugos, vinos, líquidos para alimentos y productos químicos no peligrosos, y diseñados para mantener los líquidos libres de contaminantes bacterianos, físicos y alérgenos¹⁹. Es importante aclarar que las empresas de *flexitanks* ofrecen el producto y su instalación, sin ocuparse del envío del líquido allí transportado (a cargo del cliente).

42. Si bien en la práctica, según las partes, los contenedores ISO y los *flexitanks* pueden utilizarse de manera indistinta para el transporte de líquidos a granel, de modo que podrían formar parte del mismo mercado, esta CNDC opta, en esta oportunidad, por dejar abierta la definición de mercado relativa a la comercialización de *flexitanks* (y de sus posibles productos sustitutos) en tanto la relación vertical planteada no reviste gravedad en términos de su afectación a la competencia en el escenario del mercado relevante de producto más estrecho, como se verá más adelante.

43. En cuanto a la dimensión geográfica en el caso de este producto, la jurisprudencia comparada concuerda en que el alcance del mercado geográfico para *flexitanks* es global²⁰.

44. En este caso en particular, la producción y venta de *flexitanks* es de carácter global en tanto el producto, al igual que los contenedores ISO, son elaborados a nivel mundial. Por caso, los sitios de producción de *flexitanks* de J. F. HILLEBRAND están en China, Sudáfrica y Reino Unido, y el producto se vende a clientes de todo el mundo. Incluso, al analizar las ventas locales, se observa que alrededor del 80% de estos productos son importados²¹ (Argentina cuenta con una modesta producción local donde se destacan las empresas LSM S.A. - FLEXPACK y CAC S.A. FLEXITANKS).

III.2.1. Efectos horizontales

III.2.1.1. Servicios de gestión de transportes de carga (“*freight forwarding services*”)

45. Cabe recordar que, en la Argentina, tanto el grupo adquirente como HILLEBRAND

ARGENTINA ofrecen sus servicios de gestión de transportes de carga²² en los modos marítimo, aéreo y terrestre con alcance transfronterizo (internacional) en todos los casos, más alcance doméstico en el caso del flete terrestre²³.

46. Previo al análisis de efectos, cabe mencionar que, a nivel nacional, se consideran todos los tipos de flete -marítimo, aéreo y terrestre- en atención a que la Argentina cuenta con la presencia de varios competidores, en general multinacionales, que ofrecen en el país, además del servicio doméstico, el servicio de gestión de transportes de carga que permite trasladar bienes desde el país hacia el resto del mundo y viceversa, empleando todos los tipos de transporte disponibles²⁴.

47. Por otra parte, se destaca que la actividad de las empresas involucradas en calidad de intermediarios para, principalmente, el transporte de líquidos a granel, implica exclusivamente las vías marítima y terrestre en atención a que tales productos requieren de contenedores como los *flexitanks* para su transporte²⁵.

48. A título informativo, el principal medio de transporte (medido sobre facturación anual) al que recurren en el país las empresas del lado adquirente es el flete aéreo (50%), seguido del marítimo (36,4%) y el terrestre (13,6%). En el caso de HILLEBRAND ARGENTINA, la empresa emplea en su gestión al transporte marítimo en un 98% (en términos de facturación), recurriendo a los transportes terrestre y aéreo en forma marginal (1,9% y 0,1%, respectivamente).

III.2.1.1.1. Gestión del transporte marítimo de carga

49. En la Tabla N.º 2 se presentan las participaciones de mercado a nivel nacional por empresa competidora en los servicios de gestión del transporte marítimo de carga con alcance transnacional medido en términos de facturación:

Tabla N.º 2 - “Freight forwarding services” por vía marítima - Participaciones de mercado sobre facturación a nivel nacional, 2018-2020

Empresa	Participaciones de mercado (sobre ventas en Euros)		
	2018	2019	2020

DPDHL	6,12%	7,08%	13,48%
Hillebrand	3,57%	4,30%	5,25%
Kuehne & Nagel	17,01%	18,27%	29,99%
Asia Shipping	7,54%	4,45%	11,90%
Transchina	3,53%	3,71%	8,94%
Otros	62,22%	62,18%	30,44%
Total mercado	130.000.000	118.000.000	118.000.000
	Participación conjunta 2020		18,73%
		IHH ex ante	2.257
		IHH ex post	2.398
		Var. IHH	142

Fuente: CNDC sobre la base de información provista por las partes como del informe “Inteligencia de Gestión de Transporte Global 2020”.

50. Si bien, conforme surge de la Tabla N.º 2 —concerniente al transporte marítimo transnacional—, la presente operación le permitiría al grupo adquirente fortalecer el segundo

puesto en términos de su participación de mercado a partir del moderado aporte de la empresa Objeto de la operación (de 5 puntos porcentuales). Por lo tanto, se trata de una transacción que resulta en una participación conjunta poco significativa (inferior al 20%) y con una variación del Índice de Herfindahl-Hirschman²⁶ (IHH) de apenas 142 puntos, tornando improbable el surgimiento de efectos anticompetitivos.

51. Conforme a lo expuesto, esta CNDC concluye que el efecto horizontal resultante de la presente operación no resulta preocupante desde el punto de vista de la competencia en la actividad de servicios de gestión del transporte de carga por mar.

III.2.1.1.2. Gestión del transporte aéreo de carga

52. En el caso de la actividad de gestión del transporte de carga transnacional por vía aérea, si bien del lado adquirente la cuota de mercado es del 15% (año 2020), el aporte de la empresa Objeto de la operación en términos de participación de mercado ha sido casi nulo (0,003%) de modo que la presente operación carece de impacto material en la estructura de la oferta.

53. En consecuencia, esta CNDC considera que el efecto horizontal que surge en el caso de los servicios de gestión del transporte aéreo de carga despeja todo tipo de preocupación en términos de un eventual impacto negativo sobre el grado de competencia en el mercado.

III.2.1.1.3. Gestión del transporte terrestre de carga

54. En el caso de los servicios de gestión del transporte de carga por vía terrestre, las empresas involucradas participan tanto en el segmento doméstico como en el transfronterizo²⁷. De la información presentada por las partes surge que la participación conjunta estimada para 2020 ha sido inferior al 6%, siendo el aporte de HILLEBRAND ARGENTINA menor al 0,5% en términos de las ventas en volumen (kilogramos de peso facturable)²⁸. Además, la oferta de “*freight forwarding services*” es muy amplia en el país: entre los competidores se hallan empresas nacionales (se destacan DIBIAGI TRANSPORTE INTERNACIONAL, ITSANET LATINOAMÉRICA, TRANSPORTE ARIZONA, ZARCAM LOGÍSTICA, SIF GROUP y COTIA) e internacionales (KUEHNE + NAGEL, DSV PANALPINA, EXPEDITORS y DB SCHENKER LOGISTICS, entre otras) presentes mayormente en ambos segmentos, el doméstico y el internacional. En razón de lo expuesto, el solapamiento horizontal generado en los servicios de gestión del transporte de carga en el caso del flete terrestre no requiere profundizar en su análisis.

55. En conclusión, los efectos horizontales resultantes de la presente operación de concentración económica en los servicios de gestión del transporte terrestre de carga a nivel nacional –en los planos doméstico y transfronterizo– no resultan una amenaza real ni potencial

a la competencia en dichas actividades.

III.2.2. Efecto vertical

III.2.2.1. *Flexitanks*

56. El caso en cuestión implica, en el marco del análisis global, un reforzamiento de una relación vertical preexistente. En efecto, si bien J. F. HILLEBRAND utiliza para consumo propio una parte de los *flexitanks* que produce (la empresa los emplea, puntualmente, en el marco de su actividad de servicios de gestión de transporte marítimo de líquidos a granel); cierto es que vende el resto, en forma independiente, a clientes finales, transportistas y, en menor grado, a agentes de carga para su transporte marítimo, tal el caso del grupo adquirente –DPBH– en calidad de cliente de esta empresa en forma previa a la presente transacción.

III.2.2.1.1. Etapa aguas arriba

57. En la Tabla N.º 3 se detalla, en relación con la etapa aguas arriba, un *ranking*, sobre el volumen anual de ventas de 2020, de empresas que compiten en la comercialización de *flexitanks* a nivel global, entre las que se halla el grupo económico al que pertenece HILLEBRAND ARGENTINA.

Tabla N.º 3 – Participaciones de mercado sobre ventas de flexitanks a nivel global, 2020

Empresa	Ventas Globales 2020 (en unid.)	Participación de mercado
BLT	315.000	28,3%
J.F. Hillebrand	225.086	20,3%
LAF	136.500	12,3%
RishiFBC	42.000	3,8%
HX/SIA	42.000	3,8%

BLS	42.000	3,8%
LET Flexitanks	28.350	2,6%
Otros	280.350	25,2%
TOTAL	1.111.286	100%

Fuente: CNDC sobre la base de información provista por las partes²⁹.

58. La tabla precedente muestra una participación de la empresa Objeto de la operación poco significativa a nivel global (20%)³⁰. Incluso, se observa la presencia de competidores de peso tales como BLT³¹, líder en 2020 (28%) y LAF³² (12%) y un resto de jugadores que acapara la cuarta parte de las ventas en volumen³³. Esta situación despeja toda preocupación relativa a un eventual cierre del mercado global aguas arriba.

III.2.2.1.2. Etapa aguas abajo

59. Por otra parte, cabe resaltar que la participación de DPDHL en las compras mundiales de *flexitanks* sería irrelevante. En efecto, en 2020 la empresa adquirió 3.880 unidades del producto, representando menos del 1% del volumen anual de ventas (vale recordar que las empresas proveedoras de gestión del transporte de carga representan una parte de la demanda de este producto, compuesta por empresas de distinto perfil tales como las transportistas). Este escenario también aleja cualquier preocupación sobre un eventual cierre del mercado aguas abajo a nivel global.

60. Si bien el mercado de *flexitanks* tiene dimensión global, cabe abordar la situación competitiva a nivel nacional por tratarse de la opción que maximiza los efectos de la transacción en el mercado. En el plano local, en 2020, las compras del Grupo DPDHL en la Argentina fueron de tan sólo 2 unidades a la empresa CACSA³⁴.

61. En conclusión, esta CNDC considera que la presente transacción no resultaría apta para reducir sustancialmente la competencia en ninguno de los mercados que integran el efecto vertical analizado.

IV. CLÁUSULAS DE RESTRICCIONES ACCESORIAS A LA COMPETENCIA

62. Si bien las partes respondieron en la presentación de fecha 30 de noviembre de 2021 que “*DP BH desea aclarar que no existen otros documentos que contengan cláusulas de restricción a la competencia*”, habiendo analizado la documentación aportada por las partes con fecha 13 de junio de 2022, esta Comisión Nacional advierte cierta cláusula de restricción a la competencia que merece un breve análisis en este apartado.

63. En tal sentido, en primer lugar, se advierte una cláusula de No Captación, en el Acuerdo de Confidencialidad de fecha 23 de junio de 2021, que en su artículo 10 indica que: “*A menos que contemos con el consentimiento previo por escrito de la Vendedora, nos abstendremos por un período de dos (2) años contados a partir de la fecha del presente de ofrecer empleo, ya sea directa o indirectamente, a cualquier persona que, a la fecha del presente, sea director, funcionario o empleado clave de la Vendedora o del Grupo Objetivo, quedando establecido que tendremos permitido considerar y aceptar cualquier solicitud por parte de dicha persona en respuesta a un anuncio de búsqueda laboral de buena fe publicado de forma general sin estar dirigido a empleados del Grupo Objetivo*”.

64. Dicho artículo estipula el plazo de dos años contados a partir de la fecha de la firma del contrato, para abstenerse de ofrecer empleo a directores, funcionarios o empleados claves de la vendedora o del Grupo Objeto. La referida cláusula parece razonable en cuanto a su extensión temporal y objeto, y resulta típica en esta clase de operaciones. Por lo tanto, el período estipulado de dos años es un plazo razonable para proteger la inversión realizada por el Comprador.

65. En este caso, y según se ha expuesto en la sección precedente, esta CNDC no ha encontrado elementos de preocupación respecto de la operación notificada y, habiendo evaluado los criterios de necesidad, vinculación, duración, partes involucradas y alcance, no existen objeciones que formular a la restricción estipulada, tal como han sido acordadas en el marco de la transacción -en las condiciones y términos ya reseñados-.

66. Por otro lado, se advierte en el Contrato de Compraventa de Acciones, el Artículo 12. Confidencialidad, anuncios públicos; 12.1 Compromiso de confidencialidad, que indica que, “*12.1.1. En la medida en que las Partes lo convengan de común acuerdo, cada Parte se compromete a mantener toda la Información Confidencial relacionada con este Contrato y con las otras Partes y las Afiliadas de la otra Parte bajo la más estricta confidencialidad, a abstenerse de divulgarla al público o a cualquier tercero y abstenerse de utilizarla para su propio beneficio o en beneficio de otros, excepto según lo dispuesto en este Contrato. 12.1.2. Sujeto a la Cláusula 12.1.3, "Información Confidencial" significa toda la información de cualquier naturaleza, sin importar en qué forma o por quién se prepare, almacene o comunique, sobre los Vendedores, la Compradora y el Grupo, así como sus respectivas*

Afiliadas y sus respectivos negocios junto con cualquier análisis, informe, compilación, pronóstico, estudio u otro documento preparado en función de dicha información, quedando entendido que la existencia, circunstancias y contenido de este Contrato, incluidas las operaciones contempladas en el presente, también constituirán Información Confidencial.

12.2 Subsistencia del compromiso de confidencialidad 12.2.1 Las disposiciones establecidas en la Cláusula 12.1 subsistirán luego de la extinción de este Contrato durante un período de dos (2) años después de la Fecha de Firma, a menos que los Vendedores y la Compradora acuerden lo contrario por escrito”.

67. En el mismo sentido también se encuentran varios artículos en el Acuerdo de Confidencialidad de fecha 23 de junio de 2021 donde mencionan la Información de Confidencialidad. En su artículo 1 estipula: “Información Confidencial” significa toda información de cualquier naturaleza sobre la Vendedora, el Grupo Objetivo o sus respectivas afiliadas, incluidos sus respectivos accionistas y sus respectivos empleados, negocios y asuntos (que se comuniquen oralmente, por escrito o de forma electrónica o por cualquier otro medio), que nos será o hubiera sido suministrada de cualquier modo a nosotros o a cualquiera de nuestros Representantes por la Vendedora, o en nombre de ésta, en relación con la Operación, y todos los análisis, informes, compilaciones, pronósticos, estudios u otros documentos preparados por nosotros o nuestros Representantes, o en nombre nuestro, y que deriven de, o contengan o reflejen, en todo o en parte, dicha información. La existencia del presente Acuerdo, la Operación, el hecho de que nosotros o nuestros Representantes hubiéramos recibido Información Confidencial y el hecho de que se están llevando a cabo negociaciones y conversaciones sobre la Operación, así como el contenido y el estado de dichas negociaciones y conversaciones también constituirán Información Confidencial.”. El artículo 4 indica que: “Tanto nosotros como nuestros Representantes mantendremos bajo estricta confidencialidad toda Información Confidencial y la utilizaremos únicamente a los fines de evaluar y negociar la Operación. La Información Confidencial no podrá ser utilizada para ningún otro fin, y, en particular, para cualquier interés comercial propio, tanto nuestro como de nuestros Representantes. Adoptaremos todas las medidas correspondientes para impedir el acceso no autorizado a la Información Confidencial por parte de terceros”. Por último, la cláusula 14 indica que: “La obligación de mantener la confidencialidad de la Información Confidencial vencerá en la fecha en la que se cumplan dos (2) años contados a partir de la fecha del presente”.

68. Luego de analizar las cláusulas de Información y Confidencialidad, si bien contienen un plazo de dos años por el cual fue pactada, puede observarse, que el sentido que se le ha dado es la de proteger la información relacionada con el contrato y con las otras partes. Dichas cláusulas, no configuran una restricción a la competencia en los términos que se entienden en la doctrina y jurisprudencia aplicable al caso. Se refieren a la información con dicho Contrato

y con las otras Partes y las Afiliadas de la otra parte, cuya revelación sería perjudicial para la parte propietaria de dicha información. Por eso las partes acuerdan mantener el carácter confidencial de dicha información por dos años luego de la fecha de la firma del contrato.

V. CONCLUSIÓN

69. De acuerdo con lo expuesto precedentemente, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada no infringe el Artículo 8.º de la Ley N.º 27.442, al no disminuir, restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general.

70. Por ello, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO autorizar la operación notificada consistente en la adquisición del control exclusivo sobre J.F. HILLEBRAND GROUP AG por parte de DEUTSCHE POST BETEILIGUNGEN HOLDING GMBH, de todo ello de acuerdo con lo previsto en el Artículo 14 inciso a) de la Ley N.º 27.442.

[1] Según el Acuerdo de Compra de Acciones de fecha 16 de agosto de 2021, la adquisición cubre al menos el 92,23% del capital social de J.F. HILLEBRAND y DP BH puede adquirir una participación mayor en la medida en que otros accionistas minoritarios también concurran al acuerdo vendiendo sus respectivas acciones. Desde la firma del Acuerdo de Compra de Acciones, otros accionistas se han adherido al mismo y se han comprometido a vender acciones (en total representan alrededor del 98% del capital social de la Compañía Objeto excluyendo las acciones propias).

[2] Acompañado como RE-2022-59039753-APN-DTD#JGM en el orden 186.

[3] HILLEBRAND es J.F. HILLEBRAND y sus subsidiarias conjuntamente.

[4] Al respecto, es pertinente destacar que la Ley N.º 27.442 establece en su artículo 85 que "A los efectos de la presente ley defínase a la unidad móvil como unidad de cuenta. El valor inicial de la unidad móvil se establece en veinte (20) pesos, y será actualizado automáticamente cada un (1) año utilizando la variación del índice de precios al consumidor (IPC) que publica el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) o el indicador de inflación oficial que lo reemplace en el futuro. La actualización se realizará al último día hábil de cada año, entrando en vigencia desde el momento de su publicación. La Autoridad Nacional de la Competencia publicará el valor actualizado de la unidad móvil en su página web.". A través de la Resolución N.º 151/2021 ("la Resolución") de la Secretaría de Comercio Interior, publicada en el Boletín Oficial el 18 de febrero de 2021, se ha establecido para el año 2021 el valor de la unidad móvil definida en el artículo 85 de la Ley de Defensa de la Competencia N.º 27.442 en la suma de cincuenta y cinco pesos con veintinueve centavos (ARS 55,29).

[5] El Grupo adquirente tiene en el país la subsidiaria SAFE WAY ARGENTINA S.A., inactiva desde hace más de una década y que, al momento de la presente notificación, se encontraba en proceso de disolución.

[6] Tales como los líquidos de origen orgánico, los químicos no peligrosos y los productos industriales en estado líquido.

[7] Corresponde aclarar que el transporte aéreo queda excluido de este efecto en tanto los *flexitanks*, al ir necesariamente dentro de contenedores, sólo pueden transportarse por mar o por tierra.

[8] Si bien se analizará esta operación a nivel global, se hará mención del efecto vertical generado en el mercado local.

[9] Dictamen CNDC N.º 1723, Resolución RESOL-2020-64-APN-SCI#MDP de 5/03/2020, en el marco del Expediente caratulado como “DSV A/S – Panalpina Welttransport Holding AG s/ notificación Art. 9 de la Ley N° 27.442”.

[10] M. 1794 – Deutsche Post/AEI, 7 Feb. 2000, para. 8; M. 6570 – UPS/TNT Express, 30 Ene. 2013, para. 26; M. 7630 – Fedex/TNT Express, 8 Ene. 2016, para. 23.

[11] Es importante aclarar que los servicios de gestión de transportes de carga son considerados un mercado independiente también de los servicios de paquetería y envío postal.

[12] M.1794 – Deutsche Post/AEI, 7 Feb. 2000, para. 9; M.2908 – Deutsche Post/DHL (II), 21 Oct. 2002, paras. 10 et seqq.; M.3496 – TNT Forwarding/Wilson Logistics, 2 Ago. 2004, para. 8; M.5096 –RCA/MAV Cargo, 25 Nov. 2008, para. 17; M.6059 – Norbert Dentressangle/Laxey Logistics, 21 Marzo 2011, para. 18; M.9016 - CMA CGM / Container Finance, 22 Oct. 2018, para. 61. Informe de Aprobación Rol FNE F291-2021, Fiscalía Nacional Económica de Chile, 5 Nov. 2021.

[13] Según la Comisión Europea (M.1794 – Deutsche Post/AEI, 7 Feb. 2000, para. 9.), la organización de los servicios de gestión de transportes de carga transfronterizos requiere conocimientos de corretaje de aduanas, así como capacidad para crear una red internacional de agencias y, por lo tanto, generalmente se maneja por separado del transporte de carga nacional.

[14] Dictamen CNDC N.º 1697, Resolución RESOL-2019-753-APN-SCI#MPYT de fecha 19/11/2019 en el marco del Expediente caratulado como “CONC.1697 - CMA CGM S.A. S/NOTIFICACIÓN ART. 9 DE LA LEY N° 27.442.”.

[15] Es importante señalar que la Comisión Europea no adoptó más segmentaciones en los mercados de gestión de transportes. En particular, distinciones según el tipo de bien transportado (por ejemplo, bienes perecederos, objetos de valor, etc.), el peso, formato o el equipamiento de manipulación, fueron consideradas inapropiadas. Sin embargo, la CMA en el análisis de esta operación planteó la posibilidad de segmentarlo según el tipo de bien transportado, analizando el mercado de “freight forwarding” de líquidos no peligrosos a granel.

[16] M.4045 – Deutsche Bahn/Bax Global, 22 dic. 2005, para. 9 et seq.; M.4786 – Deutsche Bahn/Transfesa, 18 marzo 2008, para. 43 et seq.; M.6570 – UPS/TNT Express, 30 Ene. 2013, para. 27; M.5096 – RCA/MAV Cargo, 25 nov. 2008, para. 21 et seq.; M.5480 – Deutsche Bahn/PCC Logistics, 16 junio 2009, para. 17; M.6059 – Norbert Dentressangle/Laxey Logistics, 21 marzo 2011, para. 22; M.6671 – LBO France/Aviapartner, 30 nov. 2021, para. 77 et seq.; M.9016 – CMA CGM / Container Finance, 22 oct. 2018, para. 62; M.9319 – DP World/P&O Group, 26 junio 2019, paras. 36, 38. Informe de Aprobación Rol FNE F291-2021, Fiscalía Nacional Económica de Chile, 5 Nov. 2021.

[17] M.3971 – Deutsche Post/Exel, 24 Nov. 2005, para. 26; también M.4698 – Apollo/Ceva/EGL, 16 jul.2007, para. 9; M.5152 – Posten AB/Post Denmark AS, 21 Abril. 2004, para. 109.

[18] En la práctica decisoria anterior, la Comisión Europea tomó en consideración subdivisiones posibles tales como el alcance geográfico -doméstico e internacional- en el caso de los servicios de gestión de transportes de carga. Ver “Case No. Comp./M.3971 – Deutsche Post/Exel” de fecha 24 de noviembre de 2005 en el que opta, en el caso de los servicios de “freight forwarding”, por no realizar más segmentaciones que las vinculadas al alcance geográfico y al medio de transporte (por mar, tierra y aire). De hecho, en cuanto a la dimensión geográfica, sus precedentes consideraron la posibilidad de que dicho mercado sea nacional o al nivel del espacio económico europeo (EEA). Ver “Case No. Comp./M.6570 – UPS/TNT EXPRESS” de fecha 30 de enero de 2013 en el que finalmente optó por dejar la definición

abierta en atención al impacto poco significativo de la operación analizada.

[19] Otras alternativas a los flexitanks para el transporte de líquidos, polvos o gases licuados son los vagones cisterna de ferrocarril y las cajas móviles.

[20] M.1020 – GE Capital/Sea Containers, 28 abril 1998, para. 16; M.2023 – Brambles/Ermewa/JV, 4 agosto 2000, para. 18; M.8830 – Maersk Line/HSDG, 10 abril 2017, para. 47. Informe de Aprobación Rol FNE F291-2021, Fiscalía Nacional Económica de Chile, 5 nov. 2021. ME/6969/21 – Deutsche Post DHL Group/J. F. Hillebrand Group AG, CMA (UK), 13 abril 2022.

[21] Esto incluye los flexitanks de HILLEBRAND ARGENTINA.

[22] Según las partes, ninguna de estas empresas tiene en el país capacidad de almacenamiento propia de modo que todo el espacio de almacén que utilizan para prestar estos servicios es alquilado o la operación de almacenamiento se subcontrata a terceros.

[23] Las empresas del lado adquirente emplean el transporte terrestre en un 60% para cargas transnacionales y un 40% para cargas nacionales. La empresa objeto, por su parte, recurre en un 84% al transporte terrestre para cargas transnacionales, reservando el resto para cargas domésticas.

[24] En el caso del transporte terrestre, dada la falta de información competitiva por parte de las empresas involucradas, por tratarse de un segmento de negocios marginal tanto para la empresa objeto como para las empresas del lado adquirente, el análisis de efectos se realizará a nivel cualitativo únicamente.

[25] Las partes informaron que, en 2020, las empresas del lado adquirente gestionaron el transporte (importación y exportación) de bebidas alcohólicas y de otros alimentos y bebidas. En dicho año, HILLEBRAND ARGENTINA gestionó el transporte (importación y exportación) de bebidas alcohólicas, otros alimentos y bebidas, productos químicos, aceites comestibles y gomas.

[26] Herramienta utilizada para la medición de la concentración de un mercado. Se define como la sumatoria del cuadrado de las participaciones de las empresas que actúan en el mercado. Las pautas estadounidenses para la evaluación de concentraciones horizontales (“Horizontal Merger Guidelines”, DOJ-FTC, agosto de 2010), establecen que un mercado puede considerarse desconcentrado cuando el IHH es inferior a 1500 puntos, moderadamente concentrado cuando se encuentra entre los 1500 y los 2500 puntos, y altamente concentrado cuando el IHH supera los 2500 puntos. Por otra parte, los “Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas”, aprobados por Resolución N.º 208/2018 de la Secretaría de Comercio de la Nación, establecen que una operación de concentración puede no ser problemática desde el punto de vista de la competencia si el mercado resultante presenta un valor IHH inferior a los 2.000 puntos o bien, si la variación del mismo como consecuencia de la operación se incrementa en un valor menor a los 150 puntos.

[27] Mientras que la modalidad terrestre transnacional representa el 60% de las ventas totales vinculadas a este tipo de flete en el caso de las empresas del lado adquirente, la empresa HILLEBRAND ARGENTINA concentra su gestión del transporte terrestre de carga en el plano doméstico, en un 84%.

[28] La facturación de esta empresa en 2020 fue de alrededor de 122.000 euros, equivalente, según las Partes, a 150 contenedores que representan un peso facturable de hasta aproximadamente 3.000 toneladas.

[29] Las partes aclararon que, como no hay información pública fiable sobre el tamaño de mercado de flexitanks, han estimado dicho tamaño más las participaciones de mercado sobre la base de informes de mercado de terceros (“Markets & Markets – Flexitank market – Global forecast to 2023” y “Technavio – Global Flexitanks Market”), su propia inteligencia interna, datos de ventas propios de J.F. HILLEBRAND y la colaboración de consultores.

[30] Las Partes indicaron que el grupo empresario destinó en 2020 poco más de la mitad al autoabastecimiento (113.660 unidades).

[31] BULK LIQUID TRANSPORT SpA, empresa con sede central en China.

[32] QINGDAO LAF PACKAGING CO. LTD., empresa con sede central en China.

[33] Vale señalar que los principales productores de *flexitanks* a nivel global se encuentran ubicados en China.

[34] En el caso de BRAID LOGISTICS LATIN AMERICA, la empresa finalizó la relación comercial con sus únicos dos clientes locales (LOGÍSTICA CUYO S.A. y LIQUID SOLUTIONS ARGENTINA) en 2021 y desde entonces no efectuó más ventas en el país.
