Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior

170

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN FOLIO 1059

BUENOS AIRES, 18 MAY 2010

VISTO el Expediente Nº S01:0131395/2008 del Registro del ex - MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN, y

CONSIDERANDO:

Que, en las operaciones de concentración económica en las que intervengan empresas cuya envergadura determine que deban realizar la notificación prevista en el Artículo 8° de la Ley Nº 25.156, procede su presentación y tramitación por los obligados ante la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, en virtud de lo dispuesto y por la integración armónica de los Artículos 6° a 16 y 58 de dicha ley.

Que con fecha 28 de febrero de 2008 se celebró un contrato de compra venta de las acciones de las empresas VOLKSWAGEN AG, INVESTOR AB, STIFTELSEN MARCUS OCH AMALIA WALLENBERGS MINNESFOND, KNUT OCH ALICE WALLENBERGS STIFTELSE y MARIANNE OCH MARCUS WALLENBERGS STIFTELSE.

Que por la parte vendedora participaron las empresas INVESTOR AB, STIFTELSEN MARCUS OCH AMALIA WALLENBERGS MINNESFOND, KNUT OCH ALICE WALLENBERGS STIFTELSE y MARIANNE OCH MARCUS WALLENBERGS STIFTELSE.

Que por la parte compradora lo hizo la empresa VOLKSWAGEN AG.

Que las firmas VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A., VOLKSWAGEN COMPAÑÍA FINANCIERA S.A. y VOLKSWAGEN S.A. DE AHORRO PARA FINES DETERMINADOS son empresas involucradas con control indirecto.

Que por su parte, la sociedad objeto de la operación traída al análisis, la firma SCANIA AB, y cuyas acciones son transferidas a la empresa VOLKSWAGEN AG, es la principal accionista de la firma SCANIA ARGENTINA S.A., a través de la empresa SCANIA CV AB.

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO
1060

Que las partes involucradas dieron cumplimiento a los requerimientos de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA efectuados en uso de las atribuciones conferidas por el Artículo 58 de la Ley Nº 25.156, notificando la operación en tiempo y forma de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 8º de dicha norma.

Que la operación notificada constituye una concentración económica en los términos del Artículo 6º, inciso c) de la Ley Nº 25.156.

Que la obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las empresas afectadas supera el umbral de PESOS DOSCIENTOS MILLONES ($ 200.000.000) establecido en el Artículo 8º de la Ley Nº 25.156, y la operación no se encuentra alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

Que en virtud del análisis realizado, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada no infringe el Artículo 7º de la Ley Nº 25.156, toda vez que de los elementos reunidos en las presentes actuaciones no se desprende que tenga entidad suficiente para restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general.

Que, por este motivo, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al señor Secretario de Comercio Interior autorizar la operación de concentración económica donde la empresa VOLKSWAGEN AG, adquiere de las empresas INVESTOR AB, STIFTELSEN MARCUS OCH AMALIA WALLENBERGS MINNESFOND, KNUTH OCH ALICE WALLENBERGS STIFTELSE y MARIANNE OCH MARCUS WALLENBERGS STIFTELSE el DIECISEIS COMA OCHENTA Y CUATRO POR CIENTO (16,84 %) del capital accionario de la empresa SCANIA AB, pasando a ser titular del SESENTA Y OCHO COMA SESENTA POR CIENTO (68,60 %) de los votos de la mencionada compañía, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 13, inciso a) de la Ley Nº 25.156.

Que el suscripto comparte los términos del dictamen emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad,

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN FOLIO Nº 1064

y cuya copia autenticada se incluye como Anexo y es parte integrante de la presente resolución.

Que el infrascripto resulta competente para el dictado del presente acto en virtud de lo establecido en los Artículos 13 y 58 de la Ley Nº 25.156.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º.- Autorízase la operación de concentración económica donde la empresa VOLKSWAGEN AG, adquiere de las empresas INVESTOR AB, STIFTELSEN MARCUS OCH AMALIA WALLENBERGS MINNESFOND, KNUT OCH ALICE WALLENBERGS STIFTELSE y MARIANNE OCH MARCUS WALLENBERGS STIFTELSE el DIECISEIS COMA OCHENTA Y CUATRO POR CIENTO (16,84 %) del capital accionario de la empresa SCANIA AB, pasando a ser titular del SESENTA Y OCHO COMA SESENTA POR CIENTO (68,60 %) de los votos de la mencionada compañía, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 13, inciso a) de la Ley Nº 25.156.

ARTÍCULO 2º.- Considérase parte integrante de la presente resolución, al Dictamen Nº 795 de fecha 10 de mayo de 2010 emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, que en TREINTA Y NUEVE (39) hojas autenticadas se agrega como Anexo a la presente medida.

ARTÍCULO 3º.- Regístrese, comuníquese y archívese.

RESOLUCIÓN Nº 170

Lic. MARIO GUILLERMO MORENO
SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS

170

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATALPE
SECRETARÍA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

FOLIO 1062

Expte. N° S01:00131395/2008 (Conc.699) RAN/ERN-ER-YAN-EA

DICTAMEN CNDC N° 795 / 2010

BUENOS AIRES, 10 MAY 2010

SEÑOR SECRETARIO:

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a la operación de concentración económica que tramita bajo el Expediente N° S01:00131395/2008 del Registro del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN, caratulado: "VOLKSWAGEN AG; INVESTOR AB; STIFTELSEN MARCUS och AMALIA WALLENBERGS MINNESFOND, KNUT och ALICE WALLENBERGS STIFTELSE, MARIANNE och MARCUS WALLENBERGS STIFTELSE Y SCANIA AB s/ Notificación art. 8° ley 25.156 (Conc. 699)", por la cual VOLKSWAGEN AG, adquiere a la sociedad sueca INVESTOR AB; STIFTELSEN MARCUS OCH AMALIA WALLENBERGS MINNESFOND; KNUT OCH ALICE WALLENBERGS STIFTELSE y MARIANNE OCH MARCUS WALLENBERGS STIFTELSE el control accionario de SCANIA AB.

I. DESCRIPCION DE LA OPERACIÓN Y ACTIVIDAD DE LAS PARTES.

La operación

1. Con fecha 28-2-2008 se celebró un contrato de compra-venta de las acciones de VOLKSWAGEN AG, INVESTOR AB; STIFTELSEN MARCUS och AMALIA WALLENBERGS MINNESFOND, KNUT

och ALICE WALLENBERGS STIFTELSE, MARIANNE och MARCUS WALLENBERGS STIFTELSE donde:

(a) Por la parte vendedora, participó INVESTOR AB; STIFTELSEN MARCUS och AMALIA WALLENBERGS MINNESFOND, KNUT och ALICE WALLENBERGS STIFTELSE, MARIANNE och MARCUS WALLENBERGS STIFTELSE.

(b) Por la parte compradora, lo hizo VOLKSWAGEN AG.

(c) VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A., VOLKSWAGEN COMPAÑÍA FINANCIERA S.A. y VOLKSWAGEN S.A. DE AHORRO PARA FINES DETERMINADOS son empresas involucradas con control indirecto.

(d) Por su parte, la sociedad objeto de la operación traída al análisis, SCANIA AB, y cuyas acciones son transferidas a VOLKSWAGEN AG es el principal accionista de SCANIA ARGENTINA S.A., a través de SCANIA CV AB

II. LA ACTIVIDAD DE LAS PARTES

La compradora

2. Se trata de la empresa VOLKSWAGEN AG., cuya actividad principal es la fabricación de vehículos livianos. Sin perjuicio de ello, en Sudamérica, VW también tiene actividad tanto en el sector de camiones pesados y ómnibus, como en el mercado de distribución de vehículos. Adicionalmente, se informa que el grupo VW incluye las siguientes

marcas: VW, AUDI, SEAT, SKODA, BENTLEY, LAMBORGHINI Y BUGATTI.

Los vendedores

3. INVESTOR AB trata de una persona jurídica, que está radicada en Estocolmo, Suecia. Además de INVESTOR AB, son vendedores STIFTELSEN MARCUS OCH AMALIA WALLENBERGS MINNESFOND; KNUT OCH ALICE WALLENBERGS STIFTELSE y MARIANNE OCH MARCUS WALLENBERGS STIFTELSE, denominados en adelante "WALLENBERG FOUNDATIONS" quienes se radican en Estocolmo, Suecia. WALLENBERG FOUNDATION e INVESTOR AB venden a VW el 16,84% del capital accionario que éstos últimos tienen en SCANIA AB, principal accionista de SCANIA CV AB.

4. Merece destacarse que la controlante de SCANIA ARGENTINA S.A. es la empresa SCANIA CV AB.; y su actividad principal consiste en el desarrollo, fabricación y comercialización de camiones, ómnibus y motores marinos e industriales, la administración de bienes muebles e inmuebles y la realización de actividades financieras a través suyo o de sus subsidiarias o afiliadas. SCANIA ARGENTINA S.A. tiene como actividad principal la comercialización de camiones pesados, ómnibus y motores industriales y marinos. Automotores Pesados S.A., Automotores del Atlántico S.A. Motorcam y Aconcagua Vehículos Comerciales S.A. también tienen como actividad principal la

comercialización de camiones pesados y ómnibus con el agregado de que poseen locales de venta al público.

La sociedad objeto

5. Se trata de parte del capital accionario de SCANIA AB, quien es controlante de SCANIA ARGENTINA S.A., a través de SCANIA CV AB.

6. Dicha empresa extranjera concurrió a estar a derecho en autos mediante su presentación de fecha 05-06-2008 (cfr. fs. 516/524).

III. ENCUADRE LEGAL

7. Las partes involucradas dieron cumplimiento a los requerimientos de esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA efectuados en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 58 de la Ley Nº 25.156, notificando la operación en tiempo y forma de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 8° de dicha norma.

8. La operación notificada constituye una concentración económica en los términos del artículo 6°, inciso c) de la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia.

9. La obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las empresas afectadas supera el umbral de PESOS DOSCIENTOS MILLONES ($200.000.000) establecido en el artículo

8° de la Ley N° 25.156, y la operación no se encuentra alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

IV. PROCEDIMIENTO

10. El día 14 de abril de 2008, la presentación del Dr. Luis Diego BARRY, en representación de los vendedores y compradores, VOLKSWAGEN AG; INVESTOR AB; STIFTELSEN MARCUS OCH AMALIA WALLENBERGS MINNESFOND; KNUT OCH ALICE WALLENBERGS STIFTELSE y MARIANNE OCH MARCUS WALLENBERGS STOFTELSE, da cuenta de la operación de concentración económica traída en análisis (cfr. fs. 2/243 de autos).

11. Luego de ser subsanados por los interesados ciertos aspectos formales de la operación de concentración traída a consideración de esta CNDC, se la tuvo por notificada el día 27 de junio de 2008 (cfr. fs. 534).

12. Asimismo, las constancias de autos dan cuenta que las empresas notificantes fueron completando sucesivamente la información requerida por esta autoridad de aplicación.

13. Analizada la información proporcionada por los notificantes, se hace saber con fecha 10-7-2008 (fs. 535) que se formulan las siguientes observaciones al F1: Al punto: 3.a) Discriminar para la línea de camiones de VOLKSWAGEN y SCANIA, entre camiones rígidos y camiones tractores. Para la línea de ómnibus de VOLKSWAGEN, discriminar entre aquellos denominados urbanos, interurbanos y de

larga distancia. Para la línea de ómnibus de SCANIA, aclare cuales son las características que llevaron a la distinción por separado entre ómnibus interurbanos de aquellos de media distancia. Identifique por tipo y marca los chasis para ómnibus comercializados por Volkswagen. Al punto: 3.b) Describa con mayor detalle las características físicas y estructurales, como así también los usos de los camiones, según empresa y tipificación (v.gr.: liviano, mediano, pesado, rígido, tractor, etc.). Realizar el inciso de manera completa para ómnibus. Realizar el inciso de manera completa para chasis de ómnibus. Realizar el inciso de manera completa para motores industriales y marinos. Al punto: 3.c) [i] (1) Diga qué partes de camiones y ómnibus fabrica localmente VOLKSWAGEN y SCANIA, (2) que partes compra localmente y (3) que partes compra en el exterior (hacer una clasificación de partes). [ii] (2) Diga qué partes de los motores fabrica localmente SCANIA, (2) qué partes compra localmente y (3) qué partes compra en el exterior (hacer una clasificación de partes). Al punto: 3.d) Informe si los motores industriales y marinos pueden ser sustitutos de motores para camiones u ómnibus. Informe para que tipo de ómnibus (urbanos, interurbanos, media y larga distancia) son los chasis para ómnibus producidos por SCANIA, y si los mismos son vendidos a terceros.

14. Quedaron suspendidos los plazos procesales previstos por el art. 13 de la Ley 25.156 (art. 14, LDC).

15. Los interesados respondieron parcialmente mediante la presentación

ES COPIA FIEL

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO
Nº 1068

MARTIN R. ATAEFE
SECRETARÍA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

que luce a fs. 552/558.

16. Posteriormente, mediante la providencia de fs. 570 y analizada la información proporcionada por los notificantes, se hace saber que se formulan las siguientes observaciones al F1: Al punto: 3.b) (i) Detalle las características que debe poseer un chasis de ómnibus para ser clasificado como Urbano, Interurbano, Media Distancia y Larga Distancia. (ii) Clasifique todos modelos de chasis de ómnibus fabricados tanto por VW como de Scania según la clasificación anterior. (iii) Informe si existen normas que regulen las características que deben poseer los chasis de ómnibus para ser habilitados a circular según el tipo de servicio a desempeñar. (iv) Ratifique o rectifique si todos los modelos y versiones de camiones de Scania pueden ser fabricados ya sea como Rígidos o como Tractores. (v) Justifique con fundamentos atendibles la sola inclusión de chasis para ómnibus interurbanos como productos involucrados y no los chasis para ómnibus de Media Distancia y Larga Distancia. Finalmente, acompañe la Resolución de S.T. y O.P. Nº 395/89: Manual de Especificaciones Técnicas para vehículos de Transporte por Automotor de Pasajeros

17. Continuaron suspendidos los plazos procesales previstos por el art. 13 de la Ley 25.156 (art. 14, LDC).

18. Los notificantes respondieron las observaciones señaladas a fs. 573/792.

19. Como consecuencia de ello, lucen a fs. 794 de autos, las

observaciones formuladas respecto a los siguientes puntos: Al punto: 5.a) Informe el volumen de ventas totales (unidades) y facturación por tales ventas en el año 2007, para Scania, VW y las marcas competidoras, según los productos "Camiones Pesados", "Chasis para ómnibus Interurbanos" y "Chasis para Ómnibus de Media y Larga Distancias". Explique la metodología utilizada o señale las fuentes empleadas o los documentos que sustenten dichos cálculos. Al punto: 5.b) (i) Informe si las participaciones de mercado brindadas en el F1 correspondientes a "Camiones Pesados" fueron obtenidas con datos de Volúmenes ó Valores. Para el caso de que fueran realizados con datos de volúmenes, informar si corresponden a ventas de unidades 0Km. (Cero Kilómetro) o a transferencias. Explique la metodología utilizada para realizar dichos cálculos (separar los camiones de más de 16 toneladas) con la fuente Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor. (ii) Para el caso del cuadro correspondiente al producto "Ómnibus Interurbano" informe si las de participaciones de mercado fueron obtenidas con datos de Volúmenes ó Valores. Para el caso de que fueran realizados con datos de volúmenes, informar si corresponden a ventas de unidades 0Km. (cero kilómetro) o a transferencias. Explique la metodología utilizada para realizar dichos cálculos (separar los chasis Interurbanos de los Urbanos y los de Media y Larga Distancia) con la fuente Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor. (iii) Según las consideraciones anteriores, realizar las participaciones de mercado para el producto "Chasis para Ómnibus de Media y Larga Distancia" para los tres últimos años.

ES COPIA FIEL

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. TAEFL
SECRETARIA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFE
DE LA COMPETENCIA

FOLIO 1070

170

20. Continuaron suspendidos los plazos procesales previstos por el art. 13 de la Ley 25.156 (art. 14, LDC).

21. Las partes dieron su punto de vista respecto a tal requisitoria, mediante su presentación de fs. 798/800.

22. A fs. 802, los notificantes brindan cierta información relativa al negocio de comercialización de camiones y ómnibus en Brasil.

23. A fs. 803 se les requirió que informen que relación tienen VOLKSWAGEN AG y MAN AG.

24. La respuesta luce a fs. 806/807 de autos y ampliada a fs. 812/830.

25. Sin perjuicio de ello, a fs. 831, se requirió a la apoderada de VOLKSWAGEN AG que deberá acompañar a estas actuaciones, copia íntegra suscripta por los interesados, traducida al idioma castellano, con expresa declaración bajo juramento de resultar ser fiel a su original y encontrarse vigente o, en su defecto, copia certificada, del contrato mediante el cual la sociedad MAN AG, adquiere de VOLSWAGEN AG, el control exclusivo de sobre VOLKSWAGEN CAMINHOES E ONIBUS INDUSTRIA E COMERCIO DE VEÍCULOS COMERCIAIS LTDA.

26. Se hizo saber a la presentante del escrito en despacho que continúan suspendidos los plazos procesales previstos por el art. 13 de la Ley 25.156 (art. 14, LDC).

MARTIN R. ATALEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

FOLIO 1071

27. La respuesta del apoderado de MAN AG, luce a fs. 939, 945/947, y 952/956.

28. A fs. 957, se intimó a las sociedades MAN AG y VOLKSWAGEN AG a adecuar diligentemente su resumen no confidencial.

29. A fs. 958, se hizo saber que, analizada la información proporcionada por los notificantes, se formulan las siguientes observaciones al F1: Al punto 3.c) Camiones y Chasis: Deberá informar el grado de integración que existe entre las empresas productoras, las firmas distribuidoras y comercializadoras mayoristas y la red de concesionarios. Deberá responder el punto para cada una de las firmas que participan en el mercado (mencionadas a las participaciones informadas en el formulario inicial F1, a fs. 28 de autos). Asimismo, señale cuáles eslabones de la cadena de valor se realizan en el país y cuáles en el exterior. A los puntos 5.a) y b) Camiones y Chasis: En base a las participaciones informadas en el formulario inicial F1, a fs. 28 de autos, explique si la producción de cada una de las firmas mencionadas, es de origen nacional o importado, señalando de ser el caso, el país correspondiente. Chasis: Presente las participaciones de mercado (en valor y en volumen) de cada una de las firmas que producen y/o comercializan chasis destinados a transporte de corta distancia (urbano e interurbano), para los últimos tres años. Motores industriales y marinos: Presente las participaciones de mercado (en valor y en volumen) de cada una de las firmas que participan en dicho mercado. La información deberá ser discriminada según las distintas

MARTIN MAEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION
FOLIO
Nº 1072

potencias, y deberá corresponder a los últimos tres años.

30. Se hizo saber a los notificantes en autos que continúan suspendidos los plazos procesales previstos por el art. 13 de la Ley 25.156 (art. 14, LDC).

31. La respuesta al requerimiento de fs. 958, fue dada mediante la presentación de los interesados a fs. 972/977.

32. A fs. 979 se formuló un nuevo requerimiento que consistió en lo siguiente: Al punto 3.a) Chasis: Informe los criterios considerados para diferenciar los chasis destinados al uso urbano de los utilizados para brindar el servicio de transporte interurbano. Camiones: En relación a la respuesta obrante en su presentación anterior, informe: (a) A qué categoría (livianos, medianos, pesados) corresponden los modelos de camiones: OH 1315 CA, OF 1418 L, OH 1315L. producidos por Mercedes Benz Argentina. Responda el punto para los camiones importados. (b) Los países de origen de las importaciones de camiones realizadas por Mercedes Benz Argentina y Ford Argentina. Por último, explique si cada una de las firmas mencionadas, forma parte del mismo grupo económico que su firma proveedora. Al punto 3.c) (a) Informe si la totalidad de las cajas de velocidad, engranajes de motor y conjuntos de diferencial producidos por Scania en la República Argentina es destinada a las líneas de montaje de Scania en Brasil y en Europa o si, por el contrario, parte de dicha producción se destina a la comercialización con firmas independientes. (b) Informe si los

productos mencionados en el punto anterior, pueden ser utilizados para la producción de camiones y/o chasis Volkswagen. A los puntos 5.a) y b) Chasis: Presente las participaciones de mercado (en valor y en volumen) de cada una de las firmas que producen y/o comercializan chasis destinados a transporte de urbano para los últimos tres años.

33. Se hizo saber a los notificantes en autos que continúan suspendidos los plazos procesales previstos por el art. 13 de la Ley 25.156 (art. 14, LDC).

34. A fs. 987/991, fue respondido el requerimiento, y no obstante ello, se requirió a los notificantes el acompañamiento del organigrama post-operación del Grupo VW, considerando la concreción de la operación de concentración que tramitara por Expte. N° S01:0027308/09 [C-743] (cfr. fs. 992).

35. La respuesta a tal requerimiento obra a fs. 1003/1005.

36. A fs. 1007, se formulan las siguientes observaciones al F1: A los puntos 5.a) y b) (i) Respecto de las firmas que producen a nivel nacional de camiones pesados a la vez que importan parte de su oferta, informe qué porcentaje de lo comercializado en el país responde a importaciones y cuanto a producción Nacional. Asimismo explique como se compone según este criterio, la oferta de Volvo y Renault. (ii) Indique del total de importaciones de camiones pesados qué porcentaje es realizado por importadores exclusivos perteneciente al grupo productor, y cuánto corresponde a importadores independientes.

ES COPIA FIEL

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

170

MARTIN R. STAEFE
SECRETARÍA LETRADA
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO 1074

Deberá responder el punto para cada una de las firmas que integran el mercado. (iii) Presente el volumen total (en unidades) de camiones pesados producidos en Brasil y en Argentina, para los últimos tres años, indicando las participaciones de cada una de las firmas que integran en mercado.

37. Se hizo saber a los notificantes en autos que continúan suspendidos los plazos procesales previstos por el art. 13 de la Ley 25.156 (art. 14, LDC).

38. La respuesta fue ofrecida parcialmente por los interesados a fs. 1010/1013.

39. A fs. 1018, se hizo saber a los notificantes en autos que continúan suspendidos los plazos procesales previstos por el art. 13 de la Ley 25.156 (art. 14, LDC).

40. Los puntos pendientes, fueron respondidos mediante la presentación glosada a fs. 1020/1023.

41. Analizada la información proporcionada por los notificantes, se les hizo saber que en la presentación anteriormente realizada por los mismos, obra en el soporte magnético un cuadro que hace referencia a los volúmenes producidos a nivel nacional, sin discriminar por categoría de camiones; en consecuencia, formulándoseles en consecuencia las siguientes observaciones al F1: Al punto 5.a) y b) Presente el volumen total (en unidades) de camiones pesados

MARTIN R. ATAEFE
SECRETARIO LETRADA
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION
FOLIO 1075

producidos en la República Argentina, para los últimos tres años, indicando las participaciones de cada una de las firmas que integran el mercado (cfr. fs. 1025).

42. En la misma oportunidad, se les hizo saber a los interesados en autos que continúan suspendidos los plazos procesales previstos por el art. 13 de la Ley 25.156 (art. 14, LDC).

43. Dicho requerimiento fue proporcionado a fs. 1027/1031 mediante la presentación de fecha 25-03-2010, reanudándose los plazos procesales el día 26-03-2010.

44. Sin perjuicio de lo hasta aquí expuesto, mediante la providencia de fecha 23-03-2009 (cfr. fs. 835) se requirió en los términos del art. 24, LDC a los notificantes de la operación de concentración que tramitara por Expte. N° S01:0027308/09 [C-743], que dentro del plazo de cinco (5) días acompañaran a estas actuaciones, la copia íntegra suscripta por los interesados, traducida al idioma castellano, con expresa declaración bajo juramento de resultar ser fiel a su original y encontrarse vigente o, en su defecto, copia certificada, del contrato mediante el cual la sociedad MAN AG, adquiriera de VOLKSWAGEN AG, el control exclusivo sobre la sociedad VOLKSWAGEN CAMINHOES E ONIBUS INDUSTRIA E COMERCIO DE VEÍCULOS COMERCIAIS LTDA.

45. Dicho extremo se encuentra acreditado mediante el resumen no confidencial glosado a fs. 945/946, por el Anexo Confidencial

caratulado: "MAN AG, VW AG y VWCO" (cfr. fs. 951), y por el resumen no confidencial ampliado ofrecido a fs. 966/968 de autos.

46. Adicionalmente, en uso de las facultades previstas por el art. 24, LDC, se dispuso requerir a Asociación de Fábricas de Automotores de Argentina (ADEFA), a fin de que: (i) Señale las principales características (longitudes máximas y mínimas, tipos de eje, potencia del motor, etc.) que los chasis deben cumplir para pertenecer a alguna de las siguientes categorías: (a) Chasis para autobús urbano; (b) Chasis para autobús interurbano; (c) Chasis para autobús media distancia; (d) Chasis para autobús larga distancia. (ii) Explique si alguna de las características mencionadas resulta ser común entre las distintas categorías. (iii) Asimismo, explique si las características consideradas precedentemente se encuentran reglamentadas por normativa alguna. En caso afirmativo, mencione la misma (cfr. providencia de fecha 05-08-2009, obrante a fs. 980).

47. La respuesta dada por dicha entidad luce a fs. 984 de autos.

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

1. **Naturaleza económica de la operación de concentración**
2. **Productos involucrados**
3. **Mercado relevante de producto**
4. **Mercado geográfico relevante**
5. **Efectos de la operación sobre el nivel de concentración del mercado**
6. **Consideraciones adicionales sobre los mercados de producción de camiones y chasis para ómnibus**

48. La presente operación de concentración económica tiene origen en el exterior, y consiste en el aumento de la participación accionaria que Volkswagen A.G. ("VW") posee en SCANIA AB ("SCANIA"), pasando de un 20,89% a un 37,73%.

49. Como consecuencia de ello, VW pasará a ser titular del 68,60% de los votos de SCANIA.

50. Los efectos en ARGENTINA, se verifican a partir de que tanto VW como SCANIA, a través de sus controladas VOLKSWAGEN ARGENTINA SA ("VW ARGENTINA") y SCANIA ARGENTINA S.A. ("SCANIA ARGENTINA") respectivamente, se dedican a la comercialización de automóviles, camiones y chasis para ómnibus.

Naturaleza de la operación

51. Los Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas aprobados por la Resolución 164/2001 de la SECRETARÍA DE LA COMPETENCIA, LA DESREGULACIÓN Y LA DEFENSA DEL CONSUMIDOR, (en adelante "Los Lineamientos"), determinan que las operaciones de concentración económica pueden ser de naturaleza horizontal, vertical o de conglomerado.

52. Se dice que una operación de concentración económica entre empresas es de naturaleza horizontal en aquellos casos en que las firmas participantes de la operación actúan en un mismo mercado como oferentes o demandantes de bienes o servicios sustitutos.

170

MARTIN R. ATAEFE
SECRETARIO LETRADO
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

1078

53. En virtud de las actividades que las partes realizan en Argentina, la presente operación implica relaciones de naturaleza horizontal en la comercialización mayorista de camiones y chasis para ómnibus.

54. Cabe destacar que si bien en principio es factible pensar que la presente operación adicionalmente implica relaciones de naturaleza vertical en función de la producción local de SCANIA ARGENTINA de bienes intermedios (tales como engranajes y cajas de velocidades), que la totalidad de la producción local, es exportada a otras fábricas de SCANIA, por lo que esta Comisión Nacional considera que no es necesario efectuar un mayor análisis respecto de este punto.

Definición del mercado relevante

55. Los lineamientos establecen que a los efectos de establecer si una concentración limita o no la competencia, es preciso delimitar el mercado que se verá afectado por la operación. Este mercado, que se denomina mercado relevante, comprende dos dimensiones: el mercado del producto y el mercado geográfico.

56. El marco metodológico para la definición del mercado relevante, tanto en su dimensión de producto como geográfica, es lo que se conoce como test SSNIP (*"Small but Significant and Nontransitory Increase in Price"*). Referido al mercado del producto, este test define como mercado relevante al menor grupo de productos respecto del cual, a un hipotético monopolista de todos ellos, le resultaría rentable imponer un

FOLIO 1079

aumento de precios pequeño, pero significativo y no transitorio[1].

57. A tales efectos, los lineamientos establecen que deben incluirse dentro del mercado, aquellos productos que los consumidores consideran sustitutos en función de sus características, precios y el objeto de su consumo.

58. En relación con el mercado geográfico, el test define como mercado relevante a la menor región dentro de la cual resultaría beneficioso para un único proveedor del producto en cuestión imponer un incremento pequeño, aunque significativo y no transitorio, en el precio del producto.

Mercado relevante del producto

59. Tanto VW como SCANIA participan en la etapa distribución mayorista de camiones y chasis para ómnibus en el país, a través de sus controladas.

60. Es dable resaltar que en el caso del objeto de la operación, el origen del volumen comercializado en Argentina, es decir la producción de los camiones y ómnibus, se lleva a cabo en la planta de SCANIA localizada en Brasil, mientras que SCANIA ARGENTINA y sus subsidiarias se encargan de la importación y distribución de los mismos en el país. Por último, la comercialización a nivel minorista se encuentra en manos de una red de concesionarios oficiales, ubicada a

[1] El aumento de precios considerado va del 5% al 10%.

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATAEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION
FOLIO
1080

lo largo del país, algunos son de propiedad del grupo SCANIA y otros independientes.

61. Por su parte, en el caso de los camiones y chasis marca Volkswagen, la etapa de producción se efectúa en la fábrica Volkswagen Caminhões e Ônibus Industria e Comercio de Veículos Comerciais Ltda. ("VWCO") ubicada en Brasil, la cual actualmente se encuentra controlada por la firma MAN[2].

62. Por otro lado, si bien VW a nivel global cuenta con una participación en MAN; la Comisión Europea ha sostenido que la misma no le otorga poder suficiente para ejercer control sobre la última; es por ello que en el análisis de la presente operación no se considerará como una relación de naturaleza horizontal aquella que surge en la etapa de producción.

63. Lo anterior se sustenta en que la producción de los camiones y chasis comercializados por VW ARGENTINA se encuentra en manos de una firma no integrada con la compradora. De todas formas, y en el caso de corresponder, esta Comisión Nacional deja abierta la posibilidad de profundizar en el análisis de los mercados de producción de camiones y chasis para ómnibus, puesto que si bien no existe un control directo de VW sobre la producción efectuada en VWCO, las tenencias

[2] Ver Expte. N° S01:0027308/2009 (Conc. N° 743). La mencionada operación de concentración económica consistió en la adquisición por parte de MAN Aktiengesellschaft ("MAN") del control exclusivo de Volkswagen Caminhões e Ônibus Industria e Comercio de Veículos Comerciais Ltda. ("VWCO").

ES COPIA FIEL

MARTIN A. ATAEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO
1081

accionarias del grupo comprador, demuestra que tanto VW como MAN y SCANIA mantienen un grado de vinculación.

64. Retomando con las etapas que conforman la comercialización de los chasis y camiones, VW ARGENTINA los importa desde Brasil, para luego distribuirlos a la red de concesionarios oficiales. Cabe mencionar que la totalidad de los concesionarios de la red oficial de VW ARGENTINA, son firmas independientes a la misma.

65. Por todo lo anterior, la definición del mercado relevante implica necesariamente la etapa de comercialización mayorista de camiones y chasis.

66. En función de lo anterior, es posible concluir que los camiones conforman un mercado separado del de mercado de chasis para ómnibus.

Camiones pesados.

67. VW comercializa camiones livianos, camiones medianos y camiones pesados. Por su parte, SCANIA sólo comercializa camiones pesados.

68. La anterior clasificación se basa en el peso bruto de los vehículos, y específicamente la misma se basa en los siguientes valores:

69. _PBT (Peso Bruto Máximo Admisible) Menor a 5 toneladas: Camiones livianos.

COPIA FIEL

MARTIN R. ATAEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO 1082

_PBT entre 5 y 16 toneladas: Camiones medianos.

_PBT mayor a 16 toneladas: Camiones pesados.

70. En tal sentido, corresponde mencionar que la Comisión Europea ("CE"), en distintas oportunidades consideró que el mercado de camiones se compone por los tres segmentos mencionados[3].

71. Entre los motivos que sostienen dicha distinción, se menciona que cada categoría es utilizada para transportar diferentes tipos de cargas, cubriendo distancias y caminos distintos, y que por tanto, a una porción de la demanda no le resulta indiferente elegir entre uno y otro tipo de vehículo.

72. Los camiones livianos son empleados principalmente para actividades comerciales pequeñas y para servicios comunitarios y estatales, como por ejemplo entregas locales a comercios y negocios, mensajería, talleres móviles, servicio ambulatorio, utilitario para bomberos y para el servicio policial.

73. Los camiones medianos se utilizan fundamentalmente para el transporte de corta y mediana distancia de carga liviana o mediana.

74. Los camiones pesados se utilizan principalmente para transporte de larga distancia de mercaderías de gran peso o bultos voluminosos, y para el transporte de corta distancia de carga pesada.

[3] Ver Case No. COMP/M.4336 . MAN/Scania.

ES COPIA

MARTIN R. MAEFE
SECRETARÍA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO 1083

75. Asimismo, las características técnicas que refieren a los camiones pesados, son diferentes a las de los demás camiones en cuanto a tipo de motor, cantidad de ejes y la distancia entre los mismos. En función de lo anterior, la CE sostiene que las líneas de producción y los requerimientos técnicos, difieren entre las distintas categorías.

76. De esta forma, es posible observar que por un lado, al momento de la compra por parte de un consumidor no resulta indiferente elegir entre una y otra categoría de camiones, y que por otro lado, las firmas involucradas sólo presentan superposición en la comercialización de camiones pesados.

77. Por lo anterior, esta Comisión Nacional, considera que el mercado relevante de producto a los fines del presente dictamen, se conforma por la comercialización de camiones pesados.

78. La anterior definición coincide con la utilizada por esta Comisión Nacional en análisis de caso similares[4].

79. Adicionalmente, las tres categorías de camiones pueden ser clasificados como rígidos o tractores, según si cuentan con un chasis largo, destinado a que se monte una carrocería sobre el mismo en el primer caso, o si el chasis cuenta con un enganche para acoplar un semirremolque, en el segundo.

[4] Expte. Nº 064-014577/2000 (CONC. 225)

ES COPIA FIEL

MARTIN R. TAEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO 1084

80. Según lo manifestado por las partes, un mismo modelo de camión puede ser rígido o tractor dependiendo de los requerimientos del cliente.

81. Corresponde señalar entonces que en lo referente a la distinción entre camiones rígidos y tractores, esta Comisión Nacional considera que en esta oportunidad no es necesario arribar a una conclusión en relación a ello, dejando abierta la posibilidad de análisis de dichas características, en posteriores oportunidades. En tal sentido, se coincide con la decisión de la CE respecto del análisis de la operación de concentración objeto del presente dictamen.

Chasis para ómnibus

82. El chasis es el componente sobre el cual se instala la carrocería, la que variará según se trate de ómnibus de larga, media o cortas distancias.

83. En primer lugar, es pertinente analizar si los chasis utilizados para la producción de un tipo de ómnibus pueden ser destinados para la fabricación de otro tipo de ómnibus.

84. SCANIA comercializa en el país chasis para ómnibus interurbanos, de media y de larga distancia. A su vez, según han informado las partes, VW comercializa chasis utilizados para la producción de vehículos que prestan los servicios de transporte de pasajeros de carácter urbano, interurbano, de media y de larga distancia.

85. Al momento de definir el mercado relevante de producto es necesario

FOLIO 1085

tener en consideración las características de cada uno de los chasis.

86. En este sentido, las partes han informado que la distinción entre ómnibus interurbanos y ómnibus de media y larga distancia obedece primordialmente a la distinta potencia de los motores que equipan a cada chasis. Si el chasis tiene menos de 320 caballos de fuerza su uso será interurbano mientras que a mayor cantidad de caballos de fuerza su uso será de media y larga distancia.

87. Adicionalmente a la potencia del motor, la distancia entre los ejes es superior en los chasis de los ómnibus que se destinarán a mayores distancias.

88. Por su parte, de la presentación efectuada por la Asociación de Fábricas de automotores de Argentina ("ADEFA"), se desprende que los chasis para ómnibus de carácter urbano, son equivalentes a los vehículos interurbanos y éstos a su vez, son equivalentes a los chasis de los de media distancia.

89. Por otro lado, es adecuando mencionar que los chasis que serán carrozados para conformar un vehículo de media distancia dependen asimismo de la carrocería en cuestión, puesto que de investigaciones anteriores[5] ha surgido que (i) las empresas carroceras se especializan en carrocerías de corta o larga distancia, y adicionalmente vuelcan parte de su producción a la fabricación de ómnibus de media distancia, (ii) el segmento de media distancia se encuentra compuesto entonces,

por productos que se asemejan a vehículos de corta, o larga distancia según la especialización de la carrocera en cuestión, y por último (iii), quien produce carrocerías de corta distancia, puede agregar detalles de confort a la misma y fabricar así un producto de media distancia, montándose posteriormente el chasis que generalmente es utilizado para los vehículos de corta distancia. Los productores de carrocerías de larga distancia, por su parte, producen un bien de menor calidad y con menores comodidades, para ser comercializado como un ómnibus de media distancia, montándolo en un chasis similar al que utiliza para el resto de sus productos.

90. Por otro lado, la diferenciación entre urbanos e interurbanos en Argentina se basa en la definición brindada por el Decreto 656/946. Según éste decreto, constituyen servicios públicos de transporte de pasajeros urbano o interurbano, todos aquellos que tengan por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte.

91. El servicio urbano de transporte de pasajeros es aquel que realiza un recorrido dentro de un centro urbano o municipio determinado. Por su parte, el interurbano es el que si bien opera dentro de un centro o municipio específico, parte de su recorrido se compone por zonas pertenecientes a distintas localidades.

[5] Expte. Nº S01:0029216/2008 (Conc. Nº 688)
[6] Artículo Nº 7 del Decreto 656/94, publicado en el Boletín Oficial en la fecha 3 de mayo de 1994

MARTIN M. ATAEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

FOLIO 1081

92. Por su parte, el servicio de transporte de media distancia es aquel que realiza un recorrido desde hasta 200 kilómetros de longitud entre sus cabeceras. Generalmente operan en zonas no urbanas.

93. Por último, el servicio de transporte de pasajeros de larga distancia, es aquel que comprende un recorrido mayor a 200 kilómetros de longitud entre sus cabeceras.

94. Así las cosas, es posible concluir que (i), los chasis destinados a vehículos de larga distancia, son un producto diferente a los chasis de corta (ya sea urbano e interurbano), (ii) que el chasis destinado a media distancia está estrechamente vinculado al tipo de servicio que prestará el vehículo (es decir que depende de la empresa que demande el mismo), aunque los ómnibus de media y larga distancia presentan características más cercanas y que (iii) la diferenciación en el país entre vehículos interurbanos e urbanos no se encuentra explicada por características físicas de los mismos, sino por una norma legal.

95. Por último, queda afuera de discusión la posibilidad de considerar chasis de otros tipos de vehículos, tales como automóviles o transporte de carga, dentro del mismo mercado de chasis para ómnibus, ya que sin la necesidad de un estudio minucioso, es posible concluir que las características, tales como tamaño, potencia de los motores como así también las firmas que conforman la demanda de cada chasis son lo suficientemente disímiles como para conformar un mismo mercado.

96. Por todo lo anterior, y sin perjuicio de dejar abierta la posibilidad de

ES COPIA FIEL
Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia
MARTIN R. ATAEFE
SECRETARÍA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO Nº 1088
170

una definición más estricta, esta Comisión Nacional considera, a los efectos de la presente operación a los chasis de ómnibus urbanos e interurbanos como integrantes de un mismo mercado y a los de media y larga distancia como una unidad de estudio distinta.

Mercado relevante geográfico

97. Al momento de definir la dimensión geográfica del mercado relevante, es necesario considerar las posibilidades de sustitución del lado de la demanda, como así también de la oferta. Esto es para el primer caso, las facilidades con las que un consumidor puede abastecerse del producto de proveedores que operan en otras áreas, y en el segundo caso, la posibilidad que el proveedor del bien pueda ofrecerlo en áreas distintas a las que opera de manera habitual.

98. La cadena de comercialización de camiones 0 km. consta de tres eslabones principales: (i) Producción, (ii) Comercialización Mayorista y (iii) Comercialización Minorista a través de una red de concesionarios oficiales.

99. Asimismo, es posible observar que cada una de estas etapas, puede ser desarrollada en áreas geográficas (países) diferentes por firmas que en algunos casos integran el mismo grupo económico.

100. La etapa de comercialización mayorista, en las cuales actúan SCANIA ARGENTINA y VW ARGENTINA, se caracteriza por la presencia de una firma que actúa como importadora directa desde la

COPIA FIEL

MARTIN R. ARAEFE
SECRETARÍA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO
Nº 1088

planta productora, encargándose de su posterior distribución mayorista en el país, o en algunos casos, como el de IVECO, la misma firma que produce los vehículos en el país, los comercializa al siguiente eslabón compuesto por la red oficial de concesionarios. Por lo indicado, el mercado mayorista definido tiene dimensión nacional.

101. Dado que la comercialización de chasis en el país, sigue el mismo esquema, siendo sus demandantes empresas carroceras, también se define su dimensión como nacional.

102. De esta forma, es válido considerar que la dimensión geográfica de los mercados anteriormente definidos, es de carácter nacional.

103. Adicionalmente, cabe mencionar que los clientes de las comercializadoras mayoristas, es decir las concesionarias que venden al consumidor final, se encuentran distribuidas a lo largo del territorio nacional, por lo que resulta de apoyo a la anterior definición.

Efectos de la operación sobre el nivel de concentración del mercado

Camiones pesados

104. A continuación se presentan las participaciones de las distribuidoras mayoristas en Argentina, en el mercado de camiones pesados, para los años 2005, 2006 y 2007.

MARTIN R. ATALEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO Nº 1080

Cuadro N° 1

Participaciones de mercado de distribuidoras mayoristas, en unidades.

Firma	2005	2006	2007	2008	
Mercedes Benz	23,9%	21,4%	22,6%	23,8%	
Ford	26,0%	26,8%	20,2%	18,1%	
Iveco	14,2%	13,5%	18,9%	24,1%	
VW	**13,7%**	**18,3%**	**17,3%**	**11,9%**	**23,3%**
Scania	**14,7%**	**12,1%**	**12,5%**	**11,4%**	
Volvo	3,9%	2,7%	2,7%	5,8%	
Renault	3,5%	5,0%	5,5%	4,8%	
Otros	0,0%	0,2%	0,3%	0,0%	
Total	100%	100%	100%	100%	

Fuente. CNDC en base a información suministrada por las partes, en el marco del expediente.

105. Como es posible observar del cuadro anterior, el mercado en cuestión se compone por firmas internacionales que presentan una considerable volatilidad en sus participaciones de mercado. Algunas empresas como FORD y SCANIA han experimentado una caída de su participación entre los años 2005 y 2008. Por otro lado y teniendo en cuenta el mismo período, empresas como IVECO exhiben un incremento de su participación dentro del mercado total.

106. La variabilidad de las participaciones individuales en el periodo analizado, es un indicio significativo del carácter competitivo del mercado. Esto implica que ante un eventual intento de ejercicio de poder de mercado llevado a cabo por la entidad resultante de esta fusión, existe un número considerable de empresas rivales que poseen características similares y con capacidades suficientes como para disciplinar cualquier intento en el sentido indicado.

107. En este sentido, como señala oportunamente el Consejo Administrativo De Defensa Económica de la República de Brasil

ES COPIA FIEL

MARTIN E. ATAEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO
Nº 1091

("CADE"), la rivalidad entre empresas se produce vía precio, calidad e innovación.

108. De esta forma, los clientes podrían desviar sus compras hacia cualquier competidor eficiente, el cual tendrá capacidad suficiente para responder a tal estímulo de demanda en un plazo de tiempo razonable dado el porcentaje de capacidad ociosa con que opera tradicionalmente el sector.

109. Por todo lo anterior, esta Comisión Nacional considera que la presente operación de concentración económica no reviste entidad suficiente para generar condiciones adversas a la competencia en el mercado de camiones pesados.

Chasis para ómnibus urbanos e interurbanos

110. Durante el período comprendido entre los años 2005-2008, el mercado estuvo liderado por la firma Mercedes Benz, con una participación que resultó muy superior al resto de los participantes del mercado.

Cuadro N° 2

Participaciones en el mercado de comercialización mayorista de chasis para ómnibus urbanos e interurbanos, en unidades.

AÑO	2005		2006		2007		2008	
Firma	Unid.	%	Unid.	%	Unid.	%	Unid.	%
M. Benz	2918	77%	3406	79%	4065	83%	3834	79%
Otros*	3	0%	401	9%	523	11%	804	17%
Iveco	409	11%	222	5%	92	2%	86	2%
VW	**379**	**10%**	**217**	**5%**	**172**	**4%**	**72**	**1%**
Scania	**1**	**0%**	**3**	**0%**	**20**	**0%**	**30**	**1%**
Volvo	92	2%	38	1%	0	0%	0	0%
Total	3802	100%	4287	100%	4872	100%	4826	100%

* Agrale, Volare, El Detalle,TAT SA, Pauny

Fuente. CNDC en base a información suministrada por las partes, en el marco del expediente.

111. Como se desprende del cuadro anterior, mientras que VW ARGENTINA manifiesta una tendencia descendente en sus participaciones, en el caso de SCANIA, si bien en términos porcentuales la variación en las participaciones es escasa, se observa que en términos absolutos las cantidades comercializadas por ésta han aumentado significativamente pasando de una unidad para el año 2005, a treinta en el último año comprendido.

112. Respecto de la firma VOLVO, según han notificado las partes, en lo que se refiere a chasis para ómnibus, sólo se dedica a la comercialización de interurbanos, y a partir del año 2007 no registró actividades en este rubro.

113. Cabe resaltar que en el ítem "Otros" si bien no es posible identificar las participaciones de cada una de las firmas que convergen en el mismo, éste se encuentra integrado por cuatro firmas, de lo que si bien la participación demuestra un aumento significativo, no es posible adjudicárselo a una firma específica.

114. De lo anterior es posible concluir que este mercado se caracteriza por un líder que se posiciona a gran distancia de los demás competidores. Estos, por su parte, cuentan con niveles de participación que se asemejan entre sí. Asimismo, si bien la estructura de un líder y pequeños seguidores se mantiene a lo largo del tiempo, es posible observar cierto de grado de dinamismo entre los porcentajes de participación de cada una de los agentes que participan.

115. Por último, cabe mencionar que de concretarse la presente operación de concentración, las partes pasarán a contar con el 2% del mercado.

116. Esta Comisión Nacional considera que dicha variación en la estructura del mercado de comercialización de chasis para ómnibus urbanos e interurbanos, no tiene entidad suficiente para generar preocupaciones sobre las condiciones de competencia en el mercado en cuestión.

Chasis para ómnibus media y larga distancia

117. Antes de analizar el efecto que la presente operación genera en los niveles de concentración del mercado en cuestión, es válido resaltar el hecho de que recién en el año 2007 VW ingresó en el mismo.

118. Respecto de las participaciones de las firmas involucradas, durante el año 2007 VW ARGENTINA comercializó el 1% del mercado, mientras que por su parte, SCANIA ARGENTINA representó el 13% del volumen total.

MARTIN R. ATAEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION
FOLIO
1094

119. Asimismo, según la información obrante en el expediente, la participación de SCANIA ARGENTINA sufrió una disminución entre los años 2005 y 2007, pasando del 16% en el inicio del período, mermando hasta los 13% en el 2007.

120. Por otro lado, según informaron las partes durante el período comprendido, Mercedes Benz fue líder en el mercado, con una participación de aproximadamente el 72 % del total.

121. Por último, de perfeccionarse la concentración entre VW y SCANIA, la participación conjunta ascendería a 14%, representando una variación de escasa magnitud.

122. Por todo lo anterior, esta Comisión Nacional considera que la presente operación no cuenta con la potencialidad necesaria para generar efectos contrarios al interés económico general.

Consideraciones adicionales sobre los mercados de producción de camiones y chasis para ómnibus.

123. Tal como se mencionó, tanto SCANIA ARGENTINA como VW ARGENTINA, adquieren los camiones y chasis para ómnibus, a firmas localizadas en Brasil.

124. De esta forma, la oferta está compuesta en su mayoría, por productos provenientes de Brasil, y que son importados por firmas representantes de las marcas y que, en general, pertenecen al mismo grupo económico que la fabricante.

MARTIN A. ATAEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PROD. FOLIO 1090

125. En detalle, respecto de los principales oferentes, FORD ARGENTINA, importa la totalidad de los camiones desde su planta ubicada en Brasil. Por su parte, MERCEDES BENZ importa algunos modelos desde su planta ubicada en Brasil, en tanto otros son producidos en su planta localizada en Buenos Aires. En el caso de IVECO produce los camiones y chasis en la planta local de la provincia de Córdoba.

126. Según lo informado por las partes, en el caso específico de los camiones pesados, la única firma que produce a nivel local es IVECO.

127. Como se observa del Cuadro Nº 1, más del 50% de los camiones comercializados en el país, a nivel mayorista, son fabricados en Brasil.

128. Corresponde señalar que la presente operación de concentración económica fue analizada por el CADE en Brasil, la cual determinó que el grado de concentración que arrojaba el mercado de camiones pesados como consecuencia de la operación, resultaba de una magnitud tal que, en principio resultaba preocupante, de forma tal de poder generar condiciones para permitir el ejercicio unilateral de poder de mercado.

129. Más adelante, y tal como ya se mencionó, al analizar las restantes características del mercado, el CADE observó que en este mercado, la competencia entre empresas se da vía precio, calidad e innovación. Asimismo, se destacó que las firmas responden a los aumentos en la demanda, con un incremento en la capacidad instalada y de

producción, en un plazo razonable. Con el fin de ejemplificar, el CADE señaló la amplificación de la línea VM, de camiones pesados y semi pesados de la firma VOLVO, en aproximadamente un 77% entre los años 2004 y 2008, a la vez de los nuevos productos lanzados por la firma Mercedes Benz, y que en la actualidad representan el 40% de sus ventas.

130. De esta forma, el CADE concluyó que en el supuesto caso de que las firmas involucradas intentaran hacer abuso de poder en el mercado, los demandantes de sus productos podrían desviar sus compras a los restantes competidores, lo que torna poco probable el ejercicio de poder de mercado.

131. De todas maneras, a continuación se presentarán las participaciones de mercado de las firmas productoras de camiones pesados en el MERCOSUR, para el año 2009, a fin de saber cual es la cuota de mercado que las mismas detentan.

Cuadro N° 3

Participaciones en el mercado de producción de camiones pesados en el MERCOSUR, en unidades. Año 2009

Firma	Producción	Participación (%)	
FORD MOTOR COMPANY BRASIL	10.510	14,35%	
INTERNATIONAL CAMINHÕES DO BRASIL	296	0,40%	
IVECO ARGENTINA	1.193	1,63%	
IVECO MERCOSUL LTDA	3.488	4,76%	
MERCEDES-BENZ DO BRASIL LTDA	20.701	28,25%	
SCANIA LATIN AMERICA LTDA	**9.029**	**12,32%**	**37,38%**
VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS / MAN LATIN AMERICA I C V L	**18.355**	**25,05%**	
VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA	9.693	13,23%	
Total	73.265	100,00%	

Fuente. CNDC en base a información suministrada por las partes, en el marco del expediente.

MARTIN A. ATAEF
SECRETARIA LETRADA
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA
MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION
FOLIO 1097

132. Tal como se desprende del cuadro anterior, bajo el escenario de que ambas firmas componen un mismo grupo económico, la participación conjunta, ascendería a 37, 38% del mercado. De esta forma, VW pasa de ser la segunda firma del mercado, a liderar el mismo. En segundo lugar se ubica la firma MERCEDES BENZ, seguida por FORD.

133. En el caso de producción de chasis para ómnibus urbanos, el CADE determinó que la presente operación no generaba preocupaciones desde el punto de vista de la competencia, puesto que como consecuencia de la misma, no se presentaban alteraciones significativas en la estructura del mercado.

134. Cabe señalar, que en el análisis efectuado por el organismo brasilero, la dimensión geográfica fue nacional, es decir Brasil, y que por otro lado, puesto que las firmas involucradas no producen chasis en Argentina, de considerarse una dimensión más amplia, como ser el MERCOSUR, no existen posibilidades de que la concentración implique un incremento en la participación de VW, adicional a la que se registra en BRASIL.

135. En el caso de los chasis para ómnibus de media y larga distancia, denominados "Rodoviarios" en Brasil, el CADE, al analizar las participaciones de mercado de las competidoras se observó que para el año 2007, las participaciones eran las siguientes:

Cuadro N° 4

Participaciones en el mercado de producción de chasis para ómnibus de media y larga

FOLIO Nº 1038
MARTIN K. ATAEFE
SECRETARÍA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

distancia en Brasil, en unidades. Año 2007

Firma	Producción	Participación (%)
MERCEDES-BENZ DO BRASIL LTDA	1323	50%
SCANIA LATIN AMERICA LTDA	976	37%
VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS /	144	5%
VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA	181	7%
Total	2624	100%

43%

Fuente. CNDC en base a información suministrada por las partes, en el marco del expediente.

136. El anterior cuadro ilustra que como consecuencia de la operación, el grupo mantendría el segundo puesto, alcanzando el 43% del mercado. Cabe resaltar que ya era un mercado altamente concentrado, puesto que el líder del mismo, detentaba la mitad de la producción.

137. En este sentido, el CADE consideró que a partir de las condiciones que se generaban una vez perfeccionada la operación, no era posible disipar preocupaciones desde el punto de vista de la defensa de la competencia. Posteriormente al continuar con el análisis de los efectos de la concentración económica, consideraron que la forma de competencia, era similar al caso de los camiones pesados, siendo las principales firmas las que participan en uno y otro mercado.

138. Por todo ello, el organismo de defensa de la competencia de Brasil, consideró pertinente autorizar la operación bajo análisis.

139. Al respecto, esta Comisión Nacional, entiende en primer lugar que, de realizar un análisis a nivel regional del mercado en cuestión, las participaciones de las firmas involucradas no se verían incrementadas más allá del aumento que se registra en el mercado brasileño.

140. Por último, cabe destacar que, en el escenario actual, la planta de

producción de camiones y chasis para ómnibus de marca VW se encuentra en manos de la firma MAN.

141. Por lo expuesto, en virtud de los datos analizados precedentemente, es posible concluir que las condiciones de competencia en los mercados comercialización de camiones y ómnibus a nivel nacional, se mantendrán sin alteraciones significativas, por lo que la operación bajo análisis no despertará preocupación desde el punto de vista de la competencia y el interés económico general.

VI. CLÁUSULAS CON RESTRICCIONES ACCESORIAS

142. Habiendo analizado los instrumentos legales aportados por las partes a los efectos de esta operación, no se ha advertido la existencia de cláusulas restrictivas de la competencia.

VII. CONCLUSIONES

143. De acuerdo a lo expuesto precedentemente, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada no infringe el artículo 7° de la Ley N° 25.156, toda vez que de los elementos reunidos en las presentes actuaciones no se desprende que tenga entidad suficiente para restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general.

144. Por ello, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA

COPIA FIEL

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATAEFE
SECRETARIA LETRADA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
FOLIO Nº 1100

170

COMPETENCIA aconseja al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR autorizar la operación de concentración económica donde la empresa VOLKSWAGEN AG, adquiere de INVESTOR AB; STIFTELSEN MARCUS OCH AMALIA WALLENBERGS MINNESFOND; KNUTH OCH ALICE WALLENBERGS STIFTELSE y MARIANNE OCH MARCUS WALLENBERGS STIFTELSE el 16,84% del capital accionario de la Empresa SCANIA AB, pasando a ser titular del 68,60% de los votos en la mencionada compañía.

Lic. FABIAN M. PETTIGREW
VOCAL
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

Dr. RICARDO NAPOLITANI
PRESIDENTE
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

HUMBERTO GUARDIA MENDONCA
VICEPRESIDENTE 1°
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

DIEGO PABLO POVOLO
VOCAL
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA