

RESOLUCIÓN NÚMERO 009-CDPC-2021-AÑO-XV. COMISIÓN PARA LA DEFENSA Y PROMOCIÓN DE LA COMPETENCIA. SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO NÚMERO 017-2021.- Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central, a los treinta días del mes de abril de dos mil veintiuno.

VISTO: Para resolver el Expediente Administrativo número **224-NC-2-2021**, contentivo de la solicitud de notificación de concentración económica consistente en una operación relativa a la Compraventa de Acciones, entre la sociedad mercantil denominada **DUSK INC.**, (El Comprador) y la sociedad mercantil **NAVISTAR INTERNATIONAL CORPORATION** (El Vendedor), ambas compañías constituidas y existentes bajo las leyes de Delaware, Estados Unidos de América, solicitud presentada por el abogado Antonio José Montes Rittenhouse, en su condición de apoderado legal de las sociedades mercantiles, representación legal debidamente acreditada.

CONSIDERANDO (1): Que entre los antecedentes relevantes contenidos en el procedimiento administrativo instruido al efecto, se destacan los siguientes:

1. Con fecha tres (03) de febrero del dos mil veintiuno (2021), el representante legal de las sociedades mercantiles **Dusk, Inc.** (El Comprador), y **Navistar International Corporation** (El Vendedor), compareció ante la Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia (La Comisión), a presentar escrito intitulado "Notificación de Concentración Económica de conformidad con el Artículo 13 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia. Que se tenga por bien notificada para todos los efectos legales. Se Acompañan documentos."
2. Que en fecha diecisiete de febrero del dos mil veintiuno (2021), la Comisión admitió la solicitud referida junto con la información acompañada al escrito inicial y procedió a requerir al compareciente a proceder al pago resultante del cálculo en concepto de tasa de verificación de concentración económica.
3. Que en fecha veintiséis (26) de febrero del dos mil veintiuno (2021), en cumplimiento a lo proveído por la Comisión, la Dirección Técnica tuvo por recibido el expediente en cuestión, para la continuación del procedimiento.

CONSIDERANDO (2): Que de conformidad con el procedimiento de ley, se destaca la información relativa a los agentes económicos involucradas en la operación de concentración económica, según su participación en la misma:

AGENTES ECONÓMICOS INTERVINIENTES:

DUSK INC. (El Comprador)

Sociedad constituida y existente de conformidad con las leyes de Delaware, Estados Unidos de América. Siendo su domicilio social en el Estado de Delaware 251 Little Falls Drive, Ciudad de Wilmington, Condado de New Castle, Delaware 19808.

El propósito de la sociedad es dedicarse a cualquier acto o actividad lícita para la que puedan organizarse las corporaciones en virtud de la Ley General de Corporaciones del Estado de Delaware, según certificado de Incorporación número V02422 / 2020 de fecha 19 de octubre de 2020.

Los accionistas de Dusk Inc., a la fecha son los siguientes:

| Accionistas | Cantidad de Acciones | Porcentaje de Participación Accionaria |
|---------------|----------------------|--|
| Traton Us Inc | 10 | 100.0% |
| Total | 10 | 100.0% |

Dusk Inc., es una entidad recientemente constituida, con el único propósito de llevar a cabo la transacción. Según se manifiesta en el escrito inicial, debido a su reciente constitución, Dusk Inc. no ha realizado ninguna actividad comercial.

NAVISTAR INTERNATIONAL CORPORATION (El Vendedor)

Navistar International Corporation es una compañía que cotiza en la Bolsa de Nueva York. Organizada y existente bajo la Ley General de Corporaciones del Estado de Delaware, incorporada originalmente el 26 de mayo de 1993 bajo el nombre de Navistar Holding, Inc. Con domicilio social en el Estado de Delaware 251 Little Falls Drive, Ciudad de Wilmington, Condado de New Castle, Delaware, 19808.

La naturaleza del negocio o propósitos que se realizarán o promoverán es participar en cualquier acto o actividad legal para la que puedan organizarse las corporaciones en virtud de la Ley General de Corporaciones del Estado de Delaware, según certificado de Incorporación número 2337930 de fecha 02 de enero de 2019.

Los accionistas que poseen el 5% o más de las acciones en Navistar International Corporation al diecisiete (17) de diciembre de dos mil veinte (2020), son los siguientes:

| Accionista | Porcentaje de Participación Accionaria mayor al 5% dentro de Navistar International Corporation |
|--------------------------------|---|
| Icahn Associates Holding LLC | 16.8% |
| TRATON SE | 16.7% |
| MHR Fund Management LLC9 | 16.4% |
| Franklin Resources (Templeton) | 7.2% |
| Total | 57.1% |

Es una compañía tenedora cuyas subsidiarias y afiliadas producen comercialmente camiones de carga mediana y camiones de carga pesada, motores diesel y autobuses urbanos. Navistar también ofrece repuestos para camiones y motores y servicios de financiación, según se indica en el Escrito de Notificación presentado por las partes.

TRATON SE

TRATON SE es una compañía que cotiza en la Bolsa de Frankfurt en Alemania y en la Bolsa de Nasdaq en Estocolmo. Con domicilio social en Munich, Alemania, Dachauer Strasse 641, 80995 Munich. Registraba bajo expediente No. HRB 246086 del Registro Mercantil de Munich.

Según sus estatutos, tiene por objeto la participación en entidades cuyo objeto social sea la fabricación y distribución de vehículos y motores de cualquier tipo, sus accesorios, así como sus instalaciones, máquinas, herramientas y demás productos técnicos.

Las acciones de TRATON SE a la fecha se detallan a continuación.

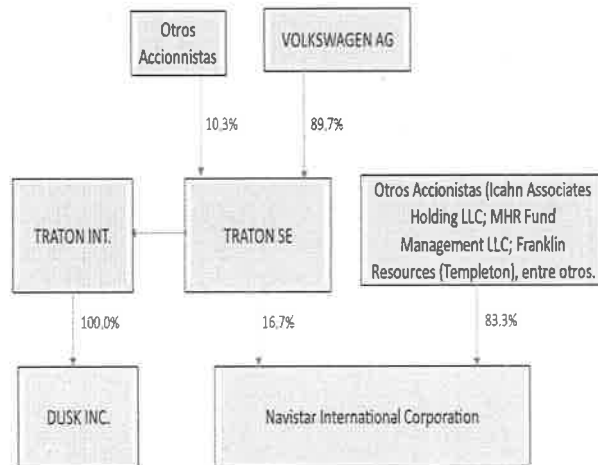
| Accionista | Porcentaje de Participación Accionaria |
|--------------------------|--|
| Volkswagen AG | 89.7% |
| Accionistas minoritarios | 10.3% |
| Total | 100.0% |

TRATON SE es el negocio de camiones y autobuses del Grupo Volkswagen, la compañía fabrica y vende vehículos comerciales. Sus vehículos incluyen furgonetas (vans), camionetas de carga medianas (*“Medium-Duty Trucks”* o *“MDT”*), camiones de carga pesada (*“Heavy-Duty Trucks”* o *“HDT”*) y autobuses. Tiene 29 centros de producción y montaje en todo el mundo y es propietaria de las marcas MAC, Scania, y Volkswagen Caminhões e Ônibus. Además, TRITON es propietaria de la marca RIO, la cual ofrece servicios y soluciones digitales, según se manifiesta en el Escrito Inicial.

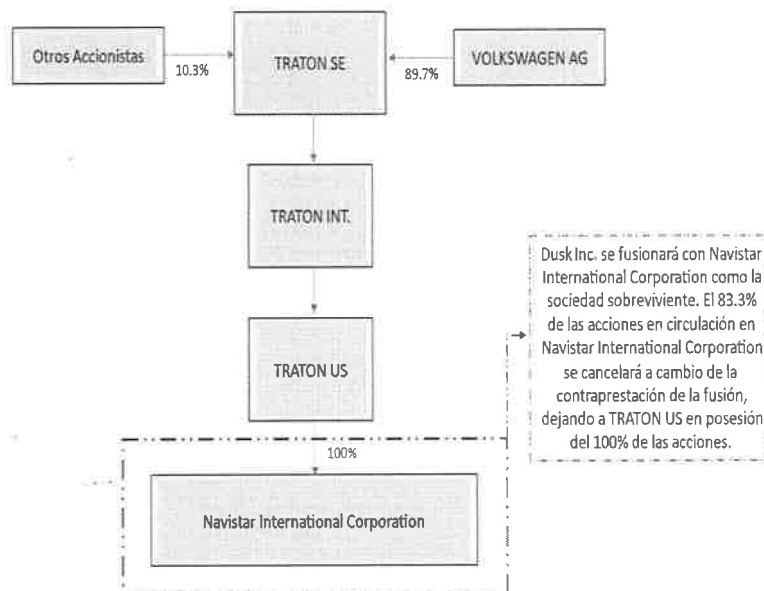
CONSIDERANDO (3): Que de acuerdo a lo manifestado en el Escrito de Notificación presentado por el representante legal de los agentes económicos intervinientes en la operación de concentración notificada ante La Comisión, esta consiste en la compraventa de acciones entre El Vendedor y El Comprador, por medio de la cual se pretende llevar a cabo un Plan de Fusión como producto de la transacción, que resultará en el cambio de control de la sociedad resultante.

Los diagramas siguientes muestran gráficamente las relaciones de las sociedades involucradas pre y post operación de la concentración económica descrita previamente.

Ex Ante



Ex Post



CONSIDERANDO (4): Que en consonancia con lo que establece el ordenamiento jurídico, la Comisión, deviene en la obligación de analizar y determinar la compatibilidad de este tipo de actos con la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, específicamente, la de verificar si la operación de concentración económica pudiera tener efectos adversos al ejercicio de la libre competencia. En ese sentido, la Dirección Técnica, en cumplimiento a lo ordenado por la Comisión, en providencia de fecha veintiséis (26) de febrero de dos mil veintiuno (2021), procedió a remitir a las unidades técnicas las diligencias, a efecto de que éstas emitiesen los correspondientes dictámenes.

CONSIDERANDO (5): Que en atención a lo señalado en el considerando que antecede, la Dirección Económica, mediante dictamen DE-007-2021, de fecha veintitrés de marzo de dos mil veintiuno (2021), procedió a valorar y analizar los aspectos siguientes:

Valoración de Umbrales

La Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia (Ley o Ley de Competencia) establece en su artículo 13 la obligatoriedad de notificarse ante la Comisión a las empresas que pretendan concentrarse, antes de que la operación de concentración surta sus efectos, definiendo esta Comisión cuáles concentraciones deben ser verificadas, en función de tres variables: monto de activos, participación en el mercado relevante o el volumen de las ventas de los agentes que se concentran. Disponiéndose que, para ser objeto de verificación, una concentración deberá alcanzar por lo menos uno de los umbrales que fueron establecidos por la Comisión, conforme con la Resolución No. 04-CDPC-2014-AÑO-IX.

Los datos correspondientes a los estados financieros del último ejercicio fiscal presentado para las sociedades Navistar International Corporation y Grupo Traton., involucradas en la operación de concentración, revelan que los mismos exceden el umbral de 4,000 salarios mínimos de activos involucrados en la operación de concentración, que ascendieron a L.188,596,632,008.43, superior al monto del umbral de activos por L.577,428,480.00, y por consiguiente la operación es sujeta a la verificación correspondiente.

| Datos Financieros de DUSK INC. y NAVISTAR INTERNATIONAL CORPORATION | |
|--|---------------------------|
| Cifras en Lempiras | |
| Empresa | Activos |
| Navistar International Corporation (Activos intangible, neto al 31-Oct-19) | 620,185,000.00 |
| Grupo Traton (Activos intangibles, al 31-Dic-19) | 187,976,447,008.43 |
| TOTAL | 188,596,632,008.43 |
| Umbral* | 577,428,480.00 |
| Salario mínimo mensual de L. 12,029.76 correspondiente a la tabla del Salario Mínimo, vigente a partir del 1 de enero de 2020, según el Acuerdo Ejecutivo No. STSS-006-2019 para la actividad económica denominada "Comercio al por mayor y menor" para más de 151 trabajadores. | |
| Fuente: Elaboración propia con datos del Expediente No. 224-NC-2-2021. | |

Descripción de la Operación

Las partes involucradas en la operación de concentración económica han notificado de manera previa y obligatoria, la compraventa de acciones entre Navistar International Corporation y Dusk Inc., la cual consiste en un contrato de compraventa de acciones. La vendedora y la compradora convinieron en celebrar un Contrato y Plan de Fusión, transacción que en resumen se ejecutaría de la siguiente manera:

- Dusk Inc. se fusionará con Navistar International Corporation, dejando a Navistar International Corporation como la entidad sobreviviente. El 83.3% de las acciones en circulación de Navistar International Corporation se cancelará a cambio de la contraprestación de la fusión (como pago de la misma), dejando a TRATON US en posesión de todas las acciones en circulación en Navistar International Corporation.
- TRATON SE recibirá un crédito a corto plazo del Grupo Volkswagen y, a su vez, aportará el monto de dicho crédito a TRATON International, S. A., en forma de capital o préstamo.

- TRATON Int., constituirá una nueva compañía en Delaware, Estados Unidos de América, denominada TRATON US INC. y también aportará dinero en efectivo a esta nueva entidad en forma de capital o préstamo.
- TRATON US también constituirá una nueva compañía en Delaware, Estados Unidos de América denominada Dusk Inc., y también aportará dinero en efectivo a esta nueva entidad en forma de capital.
- TRATON SE aportará a TRATON US su participación del 16.7% en Navistar International Corporation.

Análisis de la Operación

Definición del Mercado Relevante

La determinación del mercado relevante se realiza definiendo el mercado de producto y el mercado geográfico. El mercado de producto relevante incluye todos los bienes o servicios que desde el punto de vista del consumidor son sustituibles por sus características, precio o usos (bienes o servicios que satisfacen las mismas necesidades en condiciones similares). Por otra parte, la delimitación del mercado relevante geográfico considera el área geográfica en donde se encuentran las fuentes o proveedores alternativos a los cuales el comprador podría acudir bajo las mismas o similares condiciones de mercado.

El análisis del mercado relevante determina el ámbito de acción del comportamiento empresarial, tanto geográfico como a nivel de líneas de productos o servicios, considerando la capacidad de sustitución, desplazamiento de productos vía precios, uso final y características de los usuarios. La relevancia de este radica en que este análisis ofrece el espectro de amplitud de la verificación. En tal sentido, los principales factores que permiten delimitarlo correctamente son: i) el producto o servicio; ii) el ámbito geográfico; y, iii) el nivel comercial. Con relación a la delimitación del producto o servicio, a fin de realizarla, debe identificarse aquellos otros servicios que los usuarios puedan considerar como sustitutos cercanos del producto o servicio en cuestión.

Mercado Producto

La cuestión central en el caso de la dimensión producto es, en consecuencia, determinar si el producto o servicio afectado por la operación de concentración recibe una competencia insuficiente de otros productos o servicios de manera tal que al monopolista hipotético le resulte rentable aplicar un incremento leve pero significativo y no transitorio en el precio con relación al nivel competitivo de dicho precio. Un punto de partida para identificar el o los mercados relevantes en donde la operación de concentración tendrá sus efectos consiste en identificar las actividades económicas llevadas a cabo por ambos agentes económicos previo a que la concentración surta sus efectos, así como para medir su nivel de sustituibilidad.

Para identificar el o los mercados relevantes en donde la operación de concentración tendrá sus efectos, es conveniente identificar y listar las actividades económicas llevadas a cabo por ambos agentes económicos previo a que la concentración surta sus efectos, tal como se detalla:

Navistar International Corporation así como sus subsidiarias y afiliadas se dedican a la producción comercial de camiones de carga mediana y camiones de carga pesada, motores diésel y autobuses urbanos, ofrece repuestos para camiones y motores al igual que servicios de financiación. Navistar opera dos unidades de negocio:

1. **International Trucks** ofrece una línea de camiones de carga mediana y pesada, así como sus componentes. Sus productos se venden a través de una red de casi mil concesionarios en Estados Unidos, Canadá, Brasil y México. Sus camiones se utilizan en los siguientes sectores: construcción, transporte a granel, bomberos y rescate, alimentos y bebidas, carga general, gobierno municipal, carga privada, residuos, transporte especializado, remolque/recuperación, y servicios públicos.
2. **IC Bus** es un fabricante y vendedor de autobuses urbanos con sede en Lisle, Illinois, Estados Unidos de América. Sus autobuses de la serie CE y de la serie RE se modifican para fines escolares y comerciales. IC Bus también fabrica la serie TC, un chasis que puede montarse con una carrocería personalizada de autobús comercial para adaptarse a las necesidades del comprador.

Existen dos formas de clasificar este tipo de vehículos: una, establecida según la clase de vehículo para la que se diseña la carrocería; y otra, según la capacidad de personas autorizadas que pueden ser movilizadas. Para comprender la clasificación según la clase de vehículo es importante definir la tipología establecida y el servicio ofrecidos a los usuarios de este medio de transporte: los hay Tipo A, o vehículo diseñado con áreas para transportar pasajeros sentados y de pie, que permitan su fácil desplazamiento; y Tipo B, o vehículos concebidos para transportar pasajeros exclusivamente sentados, cada uno de ellos con diferencias en cuanto a las modalidades de servicio urbano, escolar transporte de estudiantes, interurbano o turístico, entre otros.

Por su parte, TRATON SE opera en el negocio de camiones y autobuses del Grupo Volkswagen dedicado a la fabricación y venta de vehículos comerciales, registrando una venta de 242,000 vehículos en 2019. Sus vehículos incluyen furgonetas (*vans*), camiones de carga mediana y camiones de carga pesada y autobuses. Tiene 29 centros de producción y montaje en todo el mundo y es propietaria de las marcas MAN, Scania, y Volkswagen Caminhões e Ônibus. Además, TRATON es propietaria de la marca RIO, la cual ofrece servicios y soluciones digitales.

1. **MAN** es un fabricante de vehículos comerciales con centros de producción en Austria, Alemania, Polonia, Rusia, Sudáfrica y Turquía. Además, de las furgonetas (*vans*) con un GVW de 3.0 a 5.5 toneladas, MAN fabrica camiones de carga liviana a pesada con un GVW de 7.49 a 44 toneladas, vehículos de construcción, autobuses urbanos, autobuses interurbanos, autocares de viaje y chasis de autobús para la marca MAN. La cartera de productos también incluye motores industriales para aplicaciones marinas, de carretera y todo terreno, además de ventas y servicios.
2. **SCANIA** tiene centros de distribución en Europa, Sudamérica y Asia. La compañía fabrica y vende autobuses urbanos, interurbanos y autocares de viaje, camiones de carga pesada para el transporte de larga distancia y de distribución, así como vehículos de construcción. SCANIA también produce sistemas de energía para usos industriales, sistemas de generación de energía y sistemas marinos. Adicionalmente, la compañía ofrece una variedad de ventas y servicios complementarios alineados con su gama de productos.
3. **VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS** fabrica y comercializa camiones de carga liviana hasta pesada, autobuses y chasis de autobuses personalizados para mercados como América Latina y África. La marca de vehículos comerciales cuenta con una red de ventas y servicios en Brasil y países vecinos. Volkswagen Caminhões e Ônibus también ofrece servicios de posventa y soluciones digitales personalizadas para mercados en crecimiento.
4. **RIO** ofrece servicios digitales en el sector del transporte. Su objetivo es aumentar la eficiencia y la rentabilidad del transporte de carga mediante la inteligencia basada en datos. Para lograrlo, RIO ofrece una plataforma abierta, independiente del proveedor y basada en la nube para el transporte de carga o mercancías. La plataforma agrupa soluciones digitales para toda la cadena de suministro y ofrece valiosas recomendaciones de actuación.

RIO ofrece los siguientes servicios: i) *Rio Essentials*: Análisis del despliegue basado en el vehículo, incluida la transmisión de la posición del vehículo; ii) *RIO Advance*: Análisis de tendencias y evaluaciones con datos históricos que permiten tomar decisiones empresariales a largo plazo; iii) *RIO PERFORM*: Analiza el rendimiento de las flotas en función de factores como el consumo de combustible y el manejo de los vehículos; iv) *RIO GEO*: Una actualización del monitor de flotas que proporciona un mejor seguimiento de los camiones con geolocalización y puntos de interés; v) *RIO COMPLIANT*: Descarga y archivo automático de los datos del tacógrafo y la tarjeta del conductor; vi) *RIO TIMED*: Transmite los períodos de conducción y descanso en tiempo real revelando el tiempo de conducción residual; vii) *RIO MAINTENANCE*: Supervisa el estado de mantenimiento de las flotas con una función de diagnóstico remoto; y, h) *RIO 4TX-TRAILERPULSE*: Utiliza el hardware proporcionado por el socio de RIO, WABCO, para comprobar donde se encuentran los remolques en cualquier momento de la plataforma de RIO.

Observando el mercado de camiones pueden establecerse dos principales categorías que involucran la pretendida operación: a) los camiones de carga liviana (peso bruto menor a 5 toneladas); b) camiones de carga mediana (peso bruto de 5 a 16 toneladas); y, c) camiones de carga pesada (peso bruto mayor a 16 toneladas).

Normalmente, se hace una distinción entre los camiones de carga liviana, mediana y pesada, ya que se utilizan para diferentes tipos de transporte y, por lo general, los clientes no suelen considerarlos sustitutos. Los camiones de carga mediana tienden a utilizarse para el transporte de cargas livianas y mediana, en distancias cortas y medias, mientras que los camiones de cargas pesadas o voluminosas, en distancias largas.

En comparación con los camiones de carga liviana y mediana, los camiones de carga pesada tienen configuraciones técnicas distintas, que requieren tipos de motores más sofisticadas y un mayor número de ejes ms duraderos. Los costos operativos de los camiones de carga pesada suelen ser más elevados que los de los otros tipos de camiones. Debido a estas diferencias técnicas, los camiones de carga pesada se fabrican en líneas de producción independientes que requieren la supervisión de especialistas. En consecuencia, los fabricantes no suelen estar presentes en todas las categorías de peso y pueden concretar sus actividades en una de ellas, con escasa o nula presencia en las demás.

Los materiales de mercadeo también tienden a reflejar las diferencias técnicas entre las categorías de camiones. Por ejemplo, los fabricantes pueden hacer énfasis en la potencia del motor de los camiones de carga pesada en los materiales de mercadeo para demostrar a los clientes que sus vehículos son capaces de hacer frente al transporte pesado. Por el contrario, los materiales de mercadeo de los camiones de carga mediana suelen hacer más énfasis en la agilidad del camión que en la potencia del motor, ya que esta suele ser más importante para la toma de decisiones de los clientes. Las diferencias técnicas entre las categorías de camiones se corresponden con una distinción comercial; los clientes tienden a no considerar los camiones de carga pesada como sustituibles con los camiones de carga liviana o mediana.

Es por lo que, ante los aspectos analizados se considera que el análisis debe orientarse hacia la producción y comercialización de estos vehículos de carga, por lo que el **mercado producto quedaría definido como el mercado de la comercialización de camiones de carga; y vehículos pesados de pasajeros (Autobuses).**

Mercado Geográfico

En el caso de la dimensión geográfica, la cuestión central a determinar es si el área afectada por el comportamiento de los agentes económicos en cuestión recibe una competencia insuficiente de otras áreas geográficas, de manera tal que, a un monopolista hipotético de aquella área le resulte rentable aplicar un incremento leve pero significativo y

no transitorio en el precio con relación al nivel competitivo de dicho precio. Si la respuesta es afirmativa, en consecuencia, a ese hipotético monopolista le resultara rentable aplicar el mencionado incremento de precios en el área afectada por la operación, entonces, ese es el mercado geográfico a examinarse en el marco del cual se analizará dicha operación. Si la respuesta fuese negativa, entonces, deberá ampliarse el área geográfica hasta que la respuesta a la pregunta resulte afirmativa.

Para el caso en cuestión, al considerar las sociedades involucradas en la operación de concentración, así como las condiciones a nivel estructural en los segmentos de comercialización de este tipo de vehículos y que, en el país mediante sus diferentes distribuidores, resulta razonable establecer que **el mercado geográfico se define como todo el territorio hondureño.**

Participaciones de Mercado

Las cuotas de mercado estimadas para los camiones de carga pesada en Honduras para el 2019, según la variable ventas al por menor de camiones de la clase 8 (peso bruto superior a 33,000 lbs./16.5 toneladas), se detallan en la tabla a continuación:

| Marca | Participación de Mercado |
|--|--------------------------|
| International (Navistar) | 43.9% |
| Hino | 18.0% |
| Isuzu | 16.0% |
| Mack | 9.5% |
| Freightliner | 1.6% |
| Otros | 11.0% |
| Scania, Man, Rio, VolksWagen | 0% |
| Fuente: Datos del Expediente 224-NC-2-2021 | |

Según los comparecientes, los datos históricos de ventas de los últimos años respaldan a Navistar International Corporation como uno de los mayores proveedores de camiones de carga pesada en Honduras, afirmación que se ve evidenciada con las más recientes cuotas de mercado presentadas.

Cabe mencionar que según la información examinada, en el caso de Volkswagen AG y TRATON SE, las compañías no tuvieron ventas o ingresos provenientes del mercado de camiones en Honduras para el periodo 2019.

Conforme a la información contenida en el expediente de mérito, las estimaciones de cuotas de mercado están sujetas a la fluctuación anual, dado que los proyectos o acuerdos específicos pueden influir significante en las ventas al por menor y, en consecuencia, en la distribución de la cuota de mercado entre los fabricantes de camiones. En particular, hay tres o cuatro grandes flotas o proyectos (que son más grandes que las compras habituales de camiones) que pueden llegar alterar el reparto de la cuota de mercado entre los proveedores de camiones de carga pesada para un año determinado,

dependiendo del fabricante de camiones al que se le adjudique el contrato (con respecto a esto, cabe señalar que no existen barreras para cambiar de proveedor de camiones).

Como se observa, las participaciones reportadas *a priori* no experimentarían cambios en el territorio nacional, con lo cual en el corto plazo al menos se mantendrían las participaciones de mercado antes expuestas, en un mercado fragmentado y con opciones relativamente factibles de encontrar productos sustitutos.

Valoración de la Operación de Concentración Económica

La operación de concentración descrita en la solicitud presentada por los comparecientes consiste en el cambio de control pretendido según el Contrato y Plan de Fusión en la sociedad mercantil Navistar International Corporation, mediante la transferencia del 83.3% de las acciones de Navistar International Corporation en TRATON SE a través de su subsidiaria DUSK INC, resultando en la fusión de Dusk Inc y Navistar International Corporation (entidad resultante).

Tomando en cuenta las participaciones de mercado observadas en el mercado nacional y la actividad de estos mercados, se puede decir en general que, son mercados constituidos con una diversidad de actores fragmentados, con un número de proveedores globales establecidos en todas las jurisdicciones en donde se estará notificando esta transacción. Por ello, ante un escenario *ex post* concentración, en el escenario que la entidad resultante incrementará los precios, esto se traduciría en una pérdida de negocio, ya que existe una diversidad de oferta y no se detectan barreras a la entrada significativas para la importación de nuevas marcas de estos vehículos a los diferentes distribuidores.

Al respecto, cabe mencionar que, a nivel global existe una diversidad de oferta especializada con sedes estratégicas en las diferentes regiones del mundo, que incluyen camiones livianos, medianos y pesados, autocares urbanos, interurbano y de turismo, camiones de clases de distintas clases de peso para realizar transportes especializados y de largo recorrido, así como distintas clases de carga que no tendrían obstáculos considerables para hacer su ingreso y operar en el mercado nacional. Complementariamente existe una disponibilidad en el país de presencia de los principales proveedores de este tipo de vehículos que cuentan con concesionarios y talleres [Ejm. Cemcol International (Distribuidor Exclusivo de Navistar en Honduras), Cummins Centroamérica Honduras, CAMOSA, Isuzu, entre otros].

Por otra parte, según las partes involucradas en la transacción el propósito fundamental de la operación económica se basa en que TRATON SE está realizando inversiones en Navistar International Corporation, para aumentar su presencia global en el sector de los vehículos comerciales y para acceder al mercado estadounidense. En tal sentido, se espera que la transacción refuerce las sinergias existentes entre las partes, que incluyen:

1. El desarrollo de mejores y más eficientes sistemas de transmisión para todas las marcas;
2. El aprovechamiento de las capacidades conjuntas de abastecimiento para optimizar la estrategia global de abastecimiento y las condiciones;
3. Reforzar la investigación, el desarrollo, las pruebas y la producción de tecnologías para mejorar el desarrollo de productos; y,
4. Utilizar huellas regionales complementarias para gestionar los ciclos regionales y mitigar futuras crisis con una recuperación acelerada.

Según lo verificado, mediante el acto de concentración económica, no se advierten cambios significativos en la estructura actual de mercado en el territorio nacional, sumado a que el interés de realizar la operación de concentración es compatible con las motivaciones de potenciar y reinventar su presencia en mercados globales en sociedades que participan en mercados vinculados en la producción y comercialización de vehículos de carga y pasajeros.

De lo anterior, se puede inferir que la operación de concentración no tiene por finalidad alterar las condiciones actuales prevalecientes en el mercado analizado, lo que queda comprobado al analizar la estructura de mercado pre y post operación, la ausencia de barreras a la entrada y las posibles implicaciones analizadas que puedan producirse en el mercado nacional.

CONSIDERANDO (6): Que en adición al análisis realizado por la Dirección Económica, la Dirección Legal, en cumplimiento a lo proveído por la Dirección Técnica, emitió el respectivo dictamen en fecha doce de abril de dos mil veintiuno (2021), para lo cual procedió a valorar y analizar los aspectos siguientes:

De la Operación de Concentración Económica expuesta por los Intervinientes:

En la solicitud presentada por el apoderado legal de las sociedades mercantiles involucradas en la operación de concentración económica, se plantea una transacción mercantil consistente en la Compraventa de Acciones, por medio de la cual la sociedad mercantil denominada **TRATON SE** por medio de su subsidiaria **DUSK INC.**, (El Comprador), pretende adquirir el 83.3% de las acciones de la sociedad mercantil **NAVISTAR INTERNATIONAL CORPORATION** (El Vendedor), con el objetivo final que la sociedad denominada como **TRATON US Inc.**, quede en posesión del cien por ciento 100% de las acciones en circulación en **NAVISTAR INTERNATIONAL INC.**, como resultado del plan de fusión entre la empresa **DUSK INC.**, y **NAVISTAR INTERNATIONAL INC.**, siendo esta última la entidad sobreviviente.

Asimismo, se establece como parte de los argumentos de los intervinientes que tanto El Comprador como El Vendedor, son sociedades extranjeras y el acto jurídico pretendido no implica el traspaso de acciones ni participaciones sociales en sociedades locales (Entiéndase en sociedades constituidas en la República de Honduras).

Aunado a lo anterior, previo a la materialización de la transacción mercantil supra mencionada, los agentes económicos intervinientes en la operación de concentración económica objeto de análisis por parte de la Comisión, - según documentación en versión borrador, traducida al idioma español y acompañada al escrito inicial- tienen intención de suscribir un "Contrato y Plan de Fusión" donde se establecen las disposiciones por las cuales se regirá la transacción entre las partes, documento que surtirá sus efectos legales con posterioridad a la obtención de la respectiva autorización que los agentes económicos obtengan de las Autoridades de Competencia de las distintas jurisdicciones en las cuales deben obtener la misma, en caso de Honduras, la solicitud fue presentada de manera previa y voluntaria ante la Comisión.

En el caso en cuestión se precisa considerar que la sociedad Navistar International Corporation, en su calidad de Vendedor, en lo que respecta al territorio hondureño, vende sus partes o componentes a través de su distribuidor exclusivo CEMCOL. (Sociedad Hondureña con establecimientos comerciales en las ciudades de Tegucigalpa y San Pedro Sula), no contando "El Vendedor" con ningún otro distribuidor en Honduras, por lo que no vende directamente a clientes finales.

En ese sentido, se indica que la cuota estimada de participación de la sociedad Navistar International Corporation por ejemplo en los camiones de carga pesada, en Honduras, para el año 2019, las ventas al por menor fueron del 43.9%, y considerando el comportamiento histórico se puede decir que dicha sociedad es una de los agentes con mayor cuota de participación de mercado en la provisión de camiones de carga pesada en Honduras. Sin embargo, dicha cuota no se modificará como producto de la operación de concentración económica, tampoco se afectará la estructura del mercado, ya que ninguno de los agentes económicos involucrados, tienen participación accionaria en sociedades mercantiles en el territorio hondureño.

Del procedimiento relativo a la Operación de Concentración Económica.

1. Que en lo relativo a las operaciones de concentración económica, la Ley de Competencia y su Reglamento, contiene disposiciones legales que rigen el procedimiento en cuestión.
2. Que de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley de Competencia, se desprende en términos generales, las personas naturales o jurídicas que estarán sometidas a la Ley de Competencia, aun aquellas con domicilio legal fuera de del territorio de la República

de Honduras, cuando sus actividades, contratos, convenios, prácticas, arreglos, actos o negocios, produzcan efectos en territorio nacional. Por consiguiente, las sociedades involucradas en la operación de concentración económica objeto de análisis, se encuentran sometidas a la Ley de Competencia.

3. Que para efectos de cumplir con la obligación de notificación, tanto el artículo 15 como el 22 reglamentario estipulan que se debe incluir en la solicitud, la información relativa a los agentes económicos participantes en la operación de concentración económica directa o indirectamente; para lo cual los agentes económicos intervinientes en la operación verificada cumplieron la información base y general que mandan las disposiciones legales, en relación a los agentes económicos identificados como "El Comprador" y "El Vendedor", no así de las otras sociedades relacionadas a Traton SE (Accionista de "El Vendedor"), como ser Traton International, S. A. (Traton Int) y Traton US Inc., accionista única de "El Comprador", la cual quedará en posesión de todas las acciones de circulación de la sociedad Navistar International Corporation, como resultado del Plan de Fusión propuesto. Asimismo, no se cuenta con mayor información de los otros agentes económicos que las Partes enlistan como accionistas de Navistar International Corporation con una participación que oscila entre el 7% y el 16.8%. No obstante, por la naturaleza de la operación se considera que el no contar con dicha información en esta etapa de análisis, no altera o modifica en sí misma, la sustancia del proceso.
4. Que corre agregado al expediente administrativo contentivo de la notificación de operación de concentración económica, un conjunto de documentos denominados "Declaración Jurada" por medio de los cuales se acredita tanto por el lado de "El Vendedor" como de "El Comprador", que la información y documentación presentada ante la Comisión es fidedigna y pertenece a las mismas, respectivamente. Asimismo, que ni "El Vendedor" ni "El Comprador" poseen participación accionaria en ninguna sociedad mercantil en la República de Honduras, y no poseen participación de ningún tipo en otra concentración económica en la República de Honduras.
5. Que en el expediente en cuestión se hace mención de Grupo Traton solo para efectos ilustrativos, tomando en cuenta el documento proporcionado por las partes y denominado como "Hoja de Balance. Activos del Grupo Traton al 31 de diciembre de 2019 y al 31 de diciembre de 2018", no obstante dicha mención no incluye ningún conocimiento sobre sociedades y/o agentes económicos que conformen legal u operativamente el Grupo Traton.

CONSIDERANDO (7): Que en el escrito de notificación previa de la operación de concentración económica, los agentes económicos involucrados solicitaron a la Comisión que se mantenga la debida confidencialidad con respecto a la información y documentación contenidas en el expediente de mérito.

CONSIDERANDO (8): Que en el marco del Estado de Emergencia Sanitaria ante la amenaza de propagación del COVID-19, se decretaron Restricciones de Garantías Constitucionales en todo el territorio nacional, situación que ha limitado el movimiento normal de las personas para realizar las gestiones administrativas en todas las Instituciones, por lo que el uso de vías electrónicas disponibles pueden llegar a constituir una herramienta temporal de trabajo y comunicación interna y externa para evitar mayores niveles de exposición tanto de los miembros de la Comisión como de los usuarios que requieren los servicios de la Institución, sin que dichas vías sustituyan o excluyan la formalidad que revisten los procedimientos administrativos vigentes y/o exima el cumplimiento de los requisitos establecidos en el ordenamiento jurídico.

CONSIDERANDO (9): Que para efectos de dar cumplimiento a la obligación establecida en el artículo 29 del Reglamento de la Ley de Competencia que dice: *“En el acto de formalización ante notario mediante el cual se produzca una concentración de las que requiere autorización previa de conformidad a la Ley, dicho funcionario deberá relacionar la resolución de la Comisión en la que se autoriza la misma”*, los agentes económicos involucrados en dicha operación, informarán a la Comisión el cumplimiento de la obligación en referencia, para lo cual deberán presentar ante la Secretaría General de la Comisión, la copia debidamente autenticada de la correspondiente escritura pública, y las solemnidades que la ley exige para los efectos respectivos.

POR TANTO:

La Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia en el uso de sus atribuciones y en aplicación a lo establecido en los artículos: 1, 80, 82, 331, 333 y 339 de la Constitución de la República; 1, 2, 3, 4, 11, 13, 14, 16, 18, 34 numeral 3), 45, 46, 52, 53, 63-B y demás aplicables de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia; 1, 2, 3 literal f), 7, 9, 12, 14, 15, 21, 22, 29, 46, 47, 49, 50, 82 y demás aplicables del Reglamento de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia; 1, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 72, 83, 87, 88, 121 y demás aplicables de la Ley de Procedimiento Administrativo.

RESUELVE:

PRIMERO: Tener por **NOTIFICADA**, la operación de concentración económica presentada por las sociedades mercantiles **DUSK, INC.** (El Comprador) y **NAVISTAR INTERNATIONAL CORPORATION** (El Vendedor).

SEGUNDO: **AUTORIZAR** la concentración económica consistente en la compraventa de acciones entre la sociedad mercantil **DUSK, INC.**, y **NAVISTAR INTERNATIONAL CORPORATION**, por medio de la cual la sociedad mencionada como **TRATON US INC.**; una vez ejecutado el Plan de Fusión propuesto en el documento suscrito por las Partes,

quedará en posesión del cien por ciento (100%) de las acciones de **NAVISTAR INTERNATIONAL CORPORATION** como sociedad resultante.

TERCERO: Sin perjuicio de lo establecido en los procedimientos de concentraciones económicas, la Comisión se reserva la facultad de investigar lo manifestado por los agentes económicos, a lo largo del procedimiento relativo a la operación de concentración económica verificada. Para tal efecto, se instruye el Procedimiento para Exigir Información contenido en la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia.

CUARTO: Declarar **SIN LUGAR** la petición de confidencialidad con respecto a la información y documentación contenida en la notificación presentada, en virtud de no haber reunido y/o demostrado la concurrencia de los presupuestos establecidos en el artículo 47 Reglamento de la Ley de Competencia.

QUINTO: De conformidad a lo establecido en el artículo 14 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, la Comisión, se reserva la facultad de aplicar las medidas o sanciones legales que correspondan, cuando la concentración económica haya sido examinada sobre la base de información falsa proporcionada por los agentes económicos involucrados; sin perjuicio de lo establecido en el artículo 121 de la Ley de Procedimiento Administrativo, relativo a la facultad de revocar o modificar el acto administrativo cuando desaparecieren las circunstancias que lo motivaron o sobrevinieren otras que, de haber existido a la sazón, el mismo no habría sido dictado, también podrá revocarlo o modificarlo cuando no fuere oportuno o conveniente a los fines del servicio para el cual se dicta.

SEXTO: De conformidad con el artículo 82 del Reglamento de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, la Comisión dispone que los agentes económicos involucrados en la concentración en referencia publiquen por su cuenta, la presente Resolución, en por lo menos un diario de mayor circulación nacional.

SÉPTIMO: Para los efectos legales correspondientes instrúyase a la Secretaría General para que proceda a notificar la presente Resolución a los apoderados legales de los agentes económicos intervinientes, y en el acto de la notificación les haga las prevenciones de ley correspondientes. - **NOTIFIQUESE.** (f) **ALBERTO LOZANO FERRERA, Comisionado Presidente.** (f) **JUANIRA RAMOS AGUILAR, Comisionada Vicepresidenta.** (f) **CAROLINA ECHEVERRIA HAYLOCK, Comisionada Secretaria General.**

ALBERTO LOZANO FERRERA
Presidente

JOSÉ ARTURO VIDES MEJÍA
Secretario General

