CUARTO SUPLEMENTO

REGISTRO OFICIAL®
ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

SUMARIO:

Págs.

FUNCIÓN EJECUTIVA

RESOLUCIONES:

EMPRESA PÚBLICA CORREOS DEL ECUADOR CDE E.P. EN LIQUIDACIÓN:

CDE-EP-LQ-2026-022-R Se delega al Mgs. Marco Vinicio Diaz Encalada la suscripción de las actas de acuerdo entre las partes, para el pago correspondiente del fondo global de jubilación patronal bajo la modalidad de fondo global, que se celebrarán en la ciudad de Quito Distrito Metropolitano..... 2

FUNCIÓN DE TRANSPARENCIA Y CONTROL SOCIAL

SUPERINTENDENCIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA:

SCE-CRPI-27-2026 Se autoriza la operación de concentración económica notificada por Distrivehic Distribuidora de Vehículos S.A.S., consistente en la adquisición del 49,99 % de las acciones del capital social de Mareauto S.A. 5

Año II - Nº 408 - 51 páginas
Quito, jueves 12 de noviembre de 2026

Resolución No. CDE-EP-LQ-2026-022-R

Quito D.M., 09 de julio de 2026
Empresa Pública Correos Del Ecuador, En Liquidación
Mgs. Alexandra Estefanía Muñoz Aman
Liquidadora

Considerando:

Que, La Empresa Publica Correos del Ecuador CDE EP, fue creada mediante Decreto Ejecutivo número trescientos veinte y cuatro (324) de catorce (14) de abril de dos mil diez (2010) publicado en el Registro Oficial 184 de 03 de mayo del mismo año, como operador público del Servicio Postal Oficial del Ecuador, persona jurídica de derecho público, con patrimonio propio, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión, con domicilio principal en Quito, Distrito Metropolitano, provincia de Pichincha;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 1056 de 19 de mayo de 2020, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, dispuso: "Artículo 1.- Disponer la extinción de la Empresa Publica Correos del Ecuador CDE E.P. para lo cual serán aplicables las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, el presente Decreto Ejecutivo las disposiciones de Directorio en lo que fueren aplicables, y, subsidiariamente la Ley de Compañías"; "ARTÍCULO 4.- Cumplido el plazo de liquidación previsto en el artículo anterior, el liquidador deberá transferir al Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información todos los activos y/o pasivos, incluyendo los derechos litigiosos, de la Empresa Pública Correos del Ecuador -CDE E. P, en liquidación. La referida transferencia se efectuará a través de una escritura pública celebrada entre el liquidador de la correspondiente empresa y el titular del Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información o su delegado";

Que, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 1244 de 23 de febrero de 2021, el Presidente de la República del Ecuador decretó: "ARTÍCULO 1.- Escindir la Empresa Publica Correos del Ecuador CDE EP. Dentro de su proceso de liquidación y extinción (…)"; Disposición Reformatoria Única. - En el Decreto Ejecutivo No. 1056, de 19 de mayo de 2020 publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 225 de 16 de junio de 2020, sustitúyase en el artículo 2 la frase "plazo máximo de hasta sesenta (60) días" por "plazo máximo de doscientos noventa (290) días";

Que, mediante Decreto Ejecutivo número 108 de 13 de julio de dos mil veinte y uno (2021), el Presidente de la República dispuso la extensión del plazo del proceso de liquidación por un año más contado a partir de la suscripción del mismo;

Que, mediante Decreto Ejecutivo número 491 de 12 de julio de 2022, el Presidente Constitucional de la República, dispuso a los liquidadores de las empresas públicas nombradas en su artículo 1, en el cual se encuentra incluido Correos del Ecuador CDE EP en Liquidación, para que transfieran todos los activos y/o pasivos, incluyendo los derechos litigiosos de la empresa, al correspondiente ministerio receptor. "La transferencia deberá perfeccionarse mediante una escritura pública celebrada entre el liquidador de la correspondiente empresa pública y el titular del ministerio receptor en el término de hasta días (10) días contados a partir de la suscripción de este Decreto Ejecutivo, de conformidad con los respectivos decretos de extinción, esto es: (…)";

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 778 de 13 de junio de 2023 se amplíen los plazos contemplados en el Decreto Ejecutivo No. 491 de 12 de julio de 2022, hasta por veinte y cuatro meses contados desde la fecha de suscripción, con la finalidad de que las empresas públicas materialicen y concluyan los procesos de liquidación con la celebración de la escritura pública de transferencia de activos, pasivos y derechos litigiosos al ministerio receptor correspondiente;

Que, mediante oficio número EMCOEP-GCLE-2023-0337-O, se solicitó realizar una reunión de trabajo con el Ministerio de Trabajo, con el fin de "tratar sobre información relativa a la implementación del fondo global, en beneficio de las personas Jubiladas Patronales". Solicitud que fue atendida mediante el oficio Nro. MDT-DRTSPQ-2023-14863-O y se convocó a reunión llevada cabo el 08 de noviembre de 2023;

Que, con oficio Nro. MDT-DRTSPQ-2023-15648-O, de 15 de noviembre de 2023, el Ministerio de Trabajo indicó: "(…) para tal proceso es importante conocer el valor de las pensiones mensuales de cada uno de los ex trabajadores, datos informativos como nombres, apellidos y, números de cédula; y, fecha última de pago de las pensiones mensuales recibidas por cada uno de sus ex trabajadores". Esta información fue enviada por oficio Nro. EMCOEP-GCLE-2023-0360-O, de 06 de diciembre de 2023;

Que, mediante oficio Nro. MDT-DRTSPQ-2023-18253-O de 18 de diciembre de 2023, el Ministerio de Trabajo, remitió a esta entidad los informes técnicos correspondientes a los ex trabajadores que podrían acceder al beneficio del fondo global de jubilación patronal;

Que, Con Oficio nro. MINTEL-CDE-EP-LQ-2024-0262-O de 19 de diciembre de 2024, se solicitó "(…) formalmente la actualización del cálculo correspondiente al Fondo Global de Jubilación Patronal", a fin de continuar con el proceso respectivo para el pago a jubilados;

Que, mediante el Oficio MDT-DRTSPQ-2025-0111-O, de fecha 7 de enero de 2025, el Ministerio de Trabajo remitió los informes técnicos que contienen los valores actualizados correspondientes al pago del fondo global de jubilación patronal de 62 excolaboradores;

Que, mediante Decreto Ejecutivo número 29 de 13 de junio de 2025, el Presidente Constitucional de la República decreta: "Artículo 1.- Ampliar hasta el 31 de diciembre de 2025 el plazo de liquidación de la Empresa Pública Correos del Ecuador -CDE EP en Liquidación, sin perjuicio del análisis posterior de la situación de la liquidación.";

Que, con Decreto Ejecutivo 267, de fecha veinte y seis (26) de diciembre del dos mil veinte y cinco (2025), el Presidente Constitucional del Ecuador, Daniel Noboa Azín, decretó en su artículo 1.- Ampliar el plazo de liquidación de la Empresa Pública Correos del Ecuador – CDE E.P., En Liquidación hasta el 30 de junio del 2026 […], de conformidad con el artículo.- 3. El liquidador representará a la empresa pública hasta el cierre definitivo de todos sus registros públicos, debiendo dejar constancia expresa de dicho cierre, lo cual comprende, sin limitarse a: el Registro Único de Contribuyentes (RUC), el Registro Único de Proveedores (RUP), el número patronal, la cuenta del Banco Central del Ecuador, así como cualquier otro registro o inscripción que la empresa pública hubiere mantenido ante entidades del sector público;

Que, mediante oficio MINTEL-CDE-EP-LQ-2026-0187-O de 11 de junio de 2026, se solicita al Ministerio de Trabajo "(…) se sirva disponer a quien corresponda la actualización del cálculo del Fondo Global de Jubilación Patronal correspondiente a los dos (2) jubilados patronales pendientes de pago (…)", requerimiento que es atendido por el Ministerio de Trabajo mediante oficio MDT-DRTSPQ-2026-10251-O de 23 de junio de 2026.

Que, Mediante Oficio Nro. MDT-DRTSPQ-2026-10251-O de fecha 23 de junio de 2026, el Ministerio de Trabajo, emite la respuesta citando lo siguiente: "En este contexto, y en observancia de lo dispuesto en el Acuerdo Ministerial MDT-2016-0099, para la determinación del Fondo Global de Jubilación Patronal se aplicaron los coeficientes actuariales vigentes para el año 2026, considerando la edad, género y valor de la pensión mensual correspondiente al/ la ex trabajador(a). Dichos coeficientes incorporan variables demográficas y financieras que permiten estimar el valor presente de las obligaciones futuras derivadas de la jubilación patronal".

Que, la Ley Orgánica de Empresas Públicas establece en su artículo 59 que incumbe al liquidador de la empresa las siguientes funciones: "(…) 3. Realizar las operaciones empresariales pendientes y las nuevas que sean necesarias para la liquidación de la empresa (…)";

Que, el Código Orgánico Administrativo en el numeral 4 del artículo 69 establece: "Los órganos administrativos pueden delegar el ejercicio de sus competencias, incluida la de gestión, en: 4. Los titulares de otros órganos dependientes para la firma de sus actos administrativos";

Que, el numeral 3 del artículo 216 del Código del Trabajo, establece que el trabajador jubilado podrá pedir al empleador le entregue directamente un fondo global, sobre la base de un cálculo debidamente fundamentado y practicado, que cubra el pago de las pensiones mensuales y adicionales determinadas por la ley, a fin de que el mismo trabajador administre este capital por su cuenta, para cuyo implementación será necesario suscribir un acuerdo ante notario o autoridad competente judicial o administrativa;

Que, con el fin de proceder a implementar el pago de la jubilación patronal bajo la modalidad de fondo global, así como la firma del acta que contenga el acuerdo entre las partes, es menester delegar a los funcionarios responsables de las áreas administrativas competentes;

Que, mediante Decreto Ejecutivo 434, de fecha 29 de junio de 2026, mediante el cual, el señor Presidente Constitucional del Ecuador, Daniel Noboa Azín, decreta ampliar el plazo de liquidación de la Empresa Pública Correos del Ecuador – CDE E.P., En Liquidación por (45) cuarenta y cinco días contados a partir del 1 de julio de 2026; y, en ejercicio de sus atribuciones legales:

Resuelve:

Artículo 1.- Delegar al Mgs. Marco Vinicio Diaz Encalada, N.U.I. 1711890127, de la Empresa Pública Correos del Ecuador CDE. E.P., en Liquidación, la suscripción de las actas de acuerdo entre las partes, para el pago correspondiente del Fondo Global de Jubilación Patronal bajo la modalidad de Fondo Global, que se celebrarán en la ciudad de Quito Distrito Metropolitano, conforme corresponda.

Artículo 2.- Una vez suscrita el acta de acuerdo entre las partes ante notario público o autoridad competente judicial o administrativa; se extinguirá definitivamente la obligación del empleador respecto de la jubilación patronal.

Artículo 3.- La presente delegación no implica transferencia de responsabilidad de la Liquidadora, quien mantiene la supervisión general sobre el cumplimiento de las obligaciones patronales en el proceso de liquidación.

Disposición Única. - La presente resolución entrará en vigencia a partir de la fecha de su suscripción, en el Distrito Metropolitano de Quito, a los 09 días del mes de julio de 2026.

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
ELIZABETH DEL ROSARIO SANDOVAL MOLINA

Ing. Elizabeth Sandoval M.
Fedatario Temporal
Empresa Pública Correos del Ecuador CDE EP en Liquidación

VERSIÓN NO CONFIDENCIAL

RESOLUCIÓN Nro. SCE-CRPI-27-2026
AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICA
EXPEDIENTE Nro. SCE-CRPI-27-2026
SUPERINTENDENCIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA.- COMISIÓN DE RESOLUCIÓN DE PRIMERA INSTANCIA.- D.M. Quito, 25 de septiembre de 2026, a las 15h00.
Comisionada sustanciadora: Dra. Ingreed Cajas Torres
I. VISTOS.-

[1] La Resolución N° SCE-DS-2024-36 de 05 septiembre de 2024, en la cual el Magister Hans Willi Ehmig Dillon, Superintendente de Competencia Económica, dispuso:
"(…) ***Artículo 1.-*** *Designar como miembros de la Comisión de Resolución de Primera Instancia de la Superintendencia de Competencia Económica, a los siguientes funcionarios: doctores Marcelo Ortega Rodríguez, Ingreed Cajas Torres, y Marco Landázuri Álvarez.*
Artículo 2.- *Designar al doctor Marcelo Ortega Rodríguez, como Presidente de la Comisión de Resolución de Primera Instancia, a partir del 05 de septiembre de 2024* (...)".
[2] La Resolución N° SCE-DS-2024-58 de 05 noviembre de 2024, en la cual el Magister Hans Willi Ehmig Dillon, Superintendente de Competencia Económica, dispuso:
"(…) ***Artículo único.-*** *Reformar el artículo 1 de la Resolución Nro. SCE-DS-2024-36, de 05 de septiembre de 2024, el cual establece la conformación de la Comisión de Resolución de Primera Instancia, por el siguiente:*
Artículo 1.- *Designar como miembros de la Comisión de Resolución de Primera Instancia de la Superintendencia de Competencia Económica, a los siguientes funcionarios: doctores Marcelo Ortega Rodríguez, Ingreed Cajas Torres y Miguel Cumbicus Jiménez.* (…)".
[3] La Resolución N° SCE-DS-2025-37 de 06 de junio de 2025, en la cual el Magister Hans Willi Ehmig Dillon, Superintendente de Competencia Económica, dispuso:

"(…) ***Artículo Único.-*** *Designar como miembro de la Comisión de Resolución de Primera Instancia al doctor Marco Vinicio Landázuri Álvarez, a partir del 06 de junio de 2025, de acuerdo con el Informe Técnico Nro. SCE-INAF-DNATH-2025-225-I, de 06 de junio de 2025.* (…)".
[4] La disposición reformatoria segunda de la Ley Orgánica Reformatoria de Diversos Cuerpos Legales, para el Fortalecimiento, Protección, Impulso y Promoción de las Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria, Artesanos, Pequeños Productores, Microempresas y Emprendimientos, publicada en la edición 311 del Registro Oficial:

"Sustitúyase en todo el texto de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, la frase: "Superintendente de Control del Poder de Mercado" por: "Superintendente de Competencia Económica".
[5] El memorando Nro. SCE-DS-SG-2026-283 de 20 de abril de 2026, suscrito por el Abg. Jorge Marcelo Rojas Salazar, en su calidad de Secretario General de la SCE, mediante el cual certifica la no existencia de la sección "Gaceta Oficial", en los siguientes términos:

"(…) *una vez realizada la consulta a la administradora y líder funcional de la página web institucional, se certifica que NO existe una sección denominada "Gaceta Oficial".* (…)".
[6] El memorando Nro. SCE-IGT-INCCE-DNCCE-2026-112 de 18 de septiembre de 2026, remitido por la Intendencia Nacional de Control de Concentraciones Económicas (en adelante INCCE o la Intendencia) suscrito por el Abg. David Alejandro Franco Rosero, ingresado en el Gestor Procesal en la misma fecha, a las 13h51, con trámite signado con el ID: 2026091813511592, en el que adjunta una carpeta en formato multimedia que contiene:

 La providencia emitida el 18 de septiembre de 2026 a las 12h15, dentro del expediente SCE-IGT-INCCE-12-2026; en la que la INCCE, dispone:

"[…] ***CUARTO: AGRÉGUESE*** *al expediente el Informe SCE-IGT-INCCE-2026-25 de 18 de septiembre de 2026, signado con número de trámite interno 2026091711562929. En referencia al mismo:*

Por contener información que ha sido declarada como confidencial dentro del presente expediente, por lo tanto, no ha sido ni debe ser difundida a terceros, cuyo uso indebido o divulgación podría acarrear una vulneración a los derechos fundamentales de su titular y/o perjudicar a sus intereses, en virtud de lo establecido en los artículos 39, 47 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado y 3 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, de oficio, ***DECLÁRESE*** *con carácter* ***CONFIDENCIAL*** *el Informe SCE-IGT-INCCE-2026-25de 18 de septiembre de 2026, en lo siguiente:* ***1)*** *Sección 4 específicamente:* ***i)*** *Gráfico 1 referente a la estructura societaria ex ante de DISTRIVEHIC y los operadores económicos extranjeros;* ***ii)*** *Gráfico 2 referente a la estructura societaria ex post de MAREAUTO ECUADOR;* ***2)*** *Sección 6 información de proveedores****; 3)*** *Sección 7.2.3, específicamente en lo siguiente: i) tiempo y valores de inversión para ampliar el negocio;* ***4)*** *Sección 7.2.4 i) la estrategia comercial de MAREAUTO;* ***ii)*** *el tiempo y la inversión requerida para incorporar servicios especializados;* ***iii)*** *cantidad de vehículos, inversión inicial y tiempo requerido para el ingreso al mercado de alquiler de vehículos;* ***5)*** *Sección 7.3.3 Cuadro 7 sobre distancia entre competidores* ***6)*** *Sección 8, específicamente en lo siguiente****: i)*** *cuotas de participación en los mercados relevantes definidos e indicador de umbral de dominancia en el texto y cuadros;* ***7)*** *Sección 9.1, específicamente el porcentaje de participación conjunta ante un posible cierre en el mercado de importación y distribución de vehículos; y* ***8)*** *toda información que ha sido declarada con carácter de confidencial a lo largo de la sustanciación del presente expediente; de conformidad con las letras b), c), e) y g) del artículo 6 del Instructivo para el Tratamiento de la Información dentro de la SCE, signado con número de trámite interno 2026091711562929.*

QUINTO: AGRÉGUESE *al expediente el extracto no confidencial del Informe SCE-IGT-INCCE-2026-25 de 18 de septiembre de 2026, elaborado por la Dirección Nacional de Control de Concentraciones Económicas, signado con número de trámite interno 2026091711571359, dispuesto mediante correo electrónico de 18 de septiembre de 2026, el cual contiene como indicación general que deberá ocultarse toda información que tenga como fuente, sustento o antecedente información declarada confidencial dentro del presente expediente.*

SEXTO: REMÍTASE *el Informe SCE-IGT-INCCE-2026-25 de 18 de septiembre de 2026, signado con número de trámite interno 2026091711562929 y su extracto no confidencial, de la misma fecha signado con número de trámite interno 2026091711571359 a la Comisión de Resolución de Primera Instancia, por haber concluido la etapa de investigación de la operación de concentración económica notificada por el operador económico DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A.S. DISTRIVEHIC, en fase dos, de conformidad con el artículo 20 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado y el apartado 4 del artículo 31 del Instructivo de Gestión Procesal Administrativa de la Superintendencia de Competencia Económica, para que continúe con la etapa de resolución de la operación de concentración económica notificada. En este sentido,* ***INFÓRMESE*** *a la CRPI que, de conformidad con el término previsto en el artículo 21 de la LORCPM, esta Intendencia ha hecho uso del término de cincuenta y cinco (55) días de la etapa de investigación en fase 2 del presente expediente.*

SÉPTIMO: CONCÉDASE *acceso al expediente a los funcionarios de esta Superintendencia de Competencia Económica responsables de tramitar la etapa de resolución.*

OCTAVO: CÓRRASE *traslado al operador económico DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A.S. DISTRIVEHIC con la versión no confidencial del Informe SCE-IGT-INCCE-2026-25 de 18 de septiembre de 2026.* […]".

 El informe SCE-IGT-INCCE-2026-25 y su extracto no confidencial de 18 de septiembre de 2026, en el que se concluye y recomienda:

"[…] ***SECCIÓN 10: CONCLUSIONES***

[318] ***Conclusión 1:*** *La operación de concentración económica notificada consiste en la adquisición, por parte de DISTRIVEHIC DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.S., de la totalidad de la participación accionaria que MAREAUTO ECUADOR HOLDINGS S.A.S. mantiene en MAREAUTO S.A. Como resultado de la transacción, el grupo económico al que pertenecen DISTRIVEHIC DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.S. y CORPORACIÓN MARESA HOLDING S.A.S. pasará de ejercer control conjunto a ejercer control exclusivo sobre MAREAUTO S.A. En consecuencia, la operación constituye una concentración económica en los términos previstos en el literal c) del artículo 14 de la LORCPM, en concordancia con el artículo 12 del RLORCPM.*

[319] ***Conclusión 2:*** *En referencia al primer criterio previsto en el artículo 16 de la LORCPM, se concluye que la operación presenta relaciones de naturaleza vertical entre las actividades económicas desarrolladas por los operadores involucrados. No se identificaron traslapes horizontales entre las actividades de MAREAUTO ECUADOR HOLDINGS S.A.S. y las empresas del grupo adquirente.*

[320] ***Conclusión 3:*** *De conformidad con los artículos 6, 16 y 17 de la LORCPM, el volumen de negocios en Ecuador de los operadores económicos partícipes en la operación, calculado con base en la información financiera correspondiente al ejercicio económico 2025, asciende a USD 1,276,353,978. En consecuencia, la operación supera el umbral de volumen de negocios previsto en el literal a) del artículo 16 de la LORCPM, establecido para 2026 en USD 96.400.000, por lo que se encuentra sujeta al procedimiento obligatorio de notificación previa.*

[321] ***Conclusión 4:*** *La operación también cumple la condición prevista en el literal b) del artículo 16 de la LORCPM, puesto que MAREAUTO mantiene participaciones superiores al 30% en los mercados locales de alquiler de vehículos livianos a corto plazo de Santo Domingo y Puerto Francisco de Orellana. Si bien la operación no produce la acumulación de las participaciones de dos competidores independientes, el paso de control conjunto a control exclusivo constituye una adquisición de cuota para efectos del umbral de notificación, de conformidad con el literal a) del artículo 15 del RLORCPM. En consecuencia, se confirma que la operación se encuentra sujeta al procedimiento de notificación previa obligatoria ante la SCE.*

[322] ***Conclusión 5:*** *Con base en el artículo 5 de la LORCPM y en el análisis de sustituibilidad desarrollado en el presente informe, para efectos de evaluar la operación de concentración económica se definieron los siguientes mercados relevantes:*

i. Mercado de distribución de vehículos a nivel nacional;
ii. Mercado de comercialización de vehículos a nivel local;
iii. Mercado de servicios de reparación y mantenimiento automotriz a nivel local;
iv. Mercado de servicio de alquiler de vehículos a corto plazo a nivel local;
v. Mercado de servicio de alquiler de vehículos a largo plazo a nivel nacional; y,
vi. Mercado de comercialización de vehículos livianos usados a nivel local.

[323] ***Conclusión 6:*** *En relación con lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 22 de la LORCPM, referente al estado de situación de la competencia en los mercados relevantes, el análisis estructural evidencia lo siguiente:*

i. En el mercado nacional de distribución de vehículos existe una pluralidad de operadores relevantes y la participación conjunta del grupo adquirente no evidencia una posición que permita presumir poder de mercado.
ii. En los mercados locales de servicios de reparación y mantenimiento automotriz, las participaciones del grupo adquirente son reducidas y existen operadores alternativos capaces de ejercer presión competitiva.
iii. En los mercados locales de alquiler de vehículos livianos a corto plazo de Quito y Guayaquil, MAREAUTO enfrenta competencia efectiva de varios operadores con presencia relevante. En Puerto Francisco de Orellana y Santo Domingo, las posiciones de MAREAUTO son preexistentes a la operación y no se incrementan como consecuencia de la transacción, por lo que no existe acumulación horizontal de participaciones ni una modificación estructural derivada de la concentración.
iv. En el mercado nacional de alquiler de vehículos livianos a largo plazo, la posición de MAREAUTO es preexistente a la operación y existe presión competitiva ejercida por otros operadores relevantes. En consecuencia, la transacción no genera un incremento de la concentración en este mercado.

[324] ***Conclusión 7****: En relación con lo dispuesto en los numerales 2 y 4 del artículo 22 de la LORCPM, el análisis de los potenciales efectos de la operación evidencia que:*
i. Respecto de la relación vertical entre la distribución de vehículos, aguas arriba, y los servicios de alquiler de vehículos, aguas abajo, no se identifican riesgos significativos de exclusión. La participación conjunta de DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP en el mercado nacional de importación y distribución no les otorga capacidad suficiente para restringir significativamente el abastecimiento de los competidores de MAREAUTO, quienes disponen de múltiples proveedores alternativos. Tampoco se identifica un riesgo significativo de cierre de clientes, dado que MAREAUTO no representa una proporción de la demanda nacional de vehículos suficiente para restringir el acceso de los importadores y distribuidores competidores a una base adecuada de compradores.
ii. Asimismo, respecto de la relación vertical entre los servicios de reparación y mantenimiento de vehículos, aguas arriba, y los servicios de alquiler de vehículos, aguas abajo, tampoco se identifican riesgos significativos de exclusión. Las participaciones del grupo adquirente en los mercados locales de reparación y mantenimiento son reducidas y existen talleres alternativos capaces de prestar estos servicios a los competidores de MAREAUTO. De igual manera, MAREAUTO no representa una proporción de la demanda de servicios de reparación y mantenimiento suficiente para restringir el acceso de los talleres competidores a una base adecuada de clientes. En consecuencia, la operación no genera riesgos significativos de cierre de insumos ni de clientes en ninguna de las relaciones verticales identificadas.
[325] ***Conclusión 8:*** *En virtud del análisis desarrollado, la operación no genera modificaciones estructurales de naturaleza horizontal ni riesgos significativos de exclusión derivados de las relaciones verticales identificadas. En consecuencia, no se advierten elementos que permitan prever que la transacción produzca una disminución sensible, distorsión u obstaculización de la competencia en los mercados analizados.*
SECCIÓN 11: RECOMENDACIÓN
[326] En función de las consideraciones expresadas en este informe, la Intendencia Nacional de Control de Concentraciones Económicas recomienda a la Comisión de Resolución de Primera Instancia, ***AUTORIZAR*** *la operación de concentración económica notificada por DISTRIVEHIC DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.S., de conformidad con el artículo 21 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado.* […]".
[7] La resolución SCE-DS-2026-49 de 21 de septiembre de 2026, mediante la cual el Mgtr. Hans W. Ehmig Dillon, Superintendente de Competencia Económica, resolvió lo siguiente:

"[…] ***Artículo Único.-*** *Designar al Intendente Nacional de Investigación y Control de Abuso del Poder de Mercado, Acuerdos y Prácticas Restrictivas, como comisionado adicional para integrar la Comisión de Resolución de Primera Instancia, con la finalidad de proceder con el sorteo y la sustanciación del nuevo caso derivado del Informe Nro. SCE-IGT-INCCE-2026-25, remitido por la Intendencia Nacional de Control de Concentraciones Económicas.* […]".

[8] El Acto Administrativo, emitido el 22 de septiembre de 2026, a las 08h30; mediante el cual la CRPI avocó conocimiento del Informe Nro. SCE-IGT-INCCE-2026-25 y su extracto no confidencial de 18 de septiembre de 2026, así como de la providencia de 18 de septiembre de 2026, emitidos dentro del expediente SCE-IGT-INCCE-12-2026 y remitidos a esta Comisión por la INTENDENCIA NACIONAL DE CONTROL DE CONCENTRACIONES ECONÓMICAS mediante memorando Nro. SCE-IGT-INCCE-DNCCE-2026-112, de la misma fecha; y, con el que se dispuso el inicio de la fase resolutiva en el presente expediente signado con el Nro. SCE-CRPI-27-2026.

II. AUTORIDAD COMPETENTE.-

[9] La Comisión de Resolución de Primera Instancia es competente para autorizar, denegar o subordinar la operación de concentración económica, previo el cumplimiento de los requisitos normativos, conforme lo señalado en el artículo 21 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado (en adelante también: LORCPM), en concordancia con lo determinado el artículo 31 del Instructivo de

Gestión Procesal Administrativa (en adelante también: IGPA) de la Superintendencia de Competencia Económica.

III. IDENTIFICACIÓN DE LA CLASE DE PROCEDIMIENTO.-

[10] El procedimiento materia de esta Resolución consiste en la evaluación de una notificación obligatoria de concentración económica, misma que se encuentra determinada en la Sección Primera del Capítulo III del IGPA (2023).

IV. IDENTIFICACIÓN DE LOS OPERADORES ECONÓMICOS INVOLUCRADOS.-

4.1. Operador económico adquirente: DISTRIVEHIC DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.S. (INFORME SCE-IGT-INCCE-2026-25 – pág. 8 y 9.)

[11] De acuerdo con la información analizada por la Intendencia, DISTRIVEHIC DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.S. (DISTRIVEHIC) es una sociedad ecuatoriana que desarrolla actividades de importación, distribución y comercialización de vehículos automotores, así como de repuestos y accesorios relacionados con el sector automotriz. Adicionalmente, participa en la prestación de servicios de posventa, mantenimiento y reparación de vehículos.

[12] Respecto de su estructura societaria, la INCCE determinó que DISTRIVEHIC se encuentra controlada directamente por CORPORACIÓN MARESA HOLDING S.A.S. (CMH), sociedad que posee el 99,93 % de su capital social, mientras que el 0,07 % restante corresponde a Manufacturas, Armadurías y Repuestos Ecuatorianos S.A. Maresa. A su vez, CMH presenta una estructura [redacted] por lo que, para efectos del análisis de la operación, CMH es identificada como la sociedad que encabeza el grupo económico al que pertenece DISTRIVEHIC.

Nro

[13] Finalmente, la INCCE identifica que, además de DISTRIVEHIC, forman parte del grupo económico encabezado por CMH otros operadores con actividades económicas en Ecuador, entre ellos AUTOSHARECORP S.A., dedicada a la importación, distribución y comercialización de vehículos, repuestos y accesorios, así como a servicios de mantenimiento, reparación y posventa; Manufacturas, Armadurías y Repuestos Ecuatorianos S.A. Maresa, vinculada al ensamblaje de vehículos y a actividades relacionadas con partes, piezas y repuestos; y MAREAUTO S.A., dedicada a la prestación de servicios de alquiler de vehículos a corto y largo plazo y al alquiler de activos productivos a largo plazo.

4.2. Operador económico adquirido: MAREAUTO S.A. (INFORME SCE-IGT-INCCE-2026-25 – pág. 9 y 10.)

[14] En virtud de la investigación efectuada por la Intendencia, MAREAUTO S.A. (MAREAUTO ECUADOR) es una sociedad constituida en Ecuador cuya actividad económica comprende principalmente la prestación de servicios de alquiler de vehículos a corto y largo plazo. En cuanto a su estructura societaria, la INCCE señala que MAREAUTO ECUADOR se encuentra actualmente sometida al control conjunto de CORPORACIÓN MARESA HOLDING S.A.S. (CMH) y MAREAUTO ECUADOR HOLDINGS S.A.S. (MEHS), cada una titular del 49,99 % de su capital social, mientras que el 0,02 % restante corresponde a la propia MAREAUTO S.A.

[15] Finalmente, la INCCE identifica que MAREAUTO ECUADOR mantiene vínculos societarios con MAREAUTO PERÚ S.A. y ALIVO LEASING S.A.C., operadores que desarrollan actividades de alquiler de vehículos en Perú.

V. DESARROLLO DE LOS ANTECEDENTES DEL EXPEDIENTE

[16] De las actuaciones emitidas en el expediente Nro. **SCE-IGT-INCCE-12-2026**, por parte de la INCCE, y remitidas a esta Comisión consta:

 El memorando Nro. SCE-IGT-INCCE-DNCCE-2026-112 de 18 de septiembre de 2026, ingresado en el Gestor Procesal a las 13h51, con trámite signado con el ID: 2026091813511592, en el que adjunta:

- El informe SCE-IGT-INCCE-2026-25 y su extracto no confidencial de 18 de septiembre de 2026.
- La providencia emitida el 18 de septiembre de 2026 a las 12h15, dentro del expediente SCE-IGT-INCCE-12-2026.

[17] De las actuaciones obradas en el presente expediente consta el acto administrativo de avoco conocimiento e inicio del procedimiento, emitido el 22 de septiembre de 2026, a las 08h30.
[18] Informe Nro. SCE-CRPI-ECO-2026-014, de 23 de septiembre de 2026, suscrito por la Econ. Soraya Sevilla, Analista Económica de esta Comisión.

VI. FUNDAMENTOS DE DERECHO DE LA RESOLUCIÓN

6.1. Constitución de la República del Ecuador

[19] El artículo 213 de la Carta Magna determina las facultades de las Superintendencias como órganos de control y regulación en actividades económicas, y en el caso de perjuicios a los derechos económicos como órganos facultados para sancionar en casos en los cuales se distorsione o restrinja la libre y leal competencia, buscando la transparencia y eficiencia en los mercados.

*"**Art. 213.-** Las superintendencias son organismos técnicos de vigilancia, auditoría, intervención y control de las actividades económicas, sociales y ambientales, y de los servicios que prestan las entidades públicas y privadas, con el propósito de que estas actividades y servicios se sujeten al ordenamiento jurídico y atiendan al interés general. Las superintendencias actuarán de oficio o por requerimiento ciudadano. Las facultades específicas de las superintendencias y las áreas que requieran del control, auditoría y vigilancia de cada una de ellas se determinarán de acuerdo con la ley. (...)"*

[20] Los artículos 335 y 336 de la Constitución establecen las bases normativas para que el Estado logre una adecuada protección de la libre competencia, el comercio justo y leal, así:

*"**Art. 335.-** El Estado regulará, controlará e intervendrá, cuando sea necesario, en los intercambios y transacciones económicas; y sancionará la explotación, usura, acaparamiento, simulación, intermediación especulativa de los bienes y servicios, así como toda forma de perjuicio a los derechos económicos y a los bienes públicos y colectivos.*

El Estado definirá una política de precios orientada a proteger la producción nacional, establecerá los mecanismos de sanción para evitar cualquier práctica de monopolio y oligopolio privados, o de abuso de posición de dominio en el mercado y otras prácticas de competencia desleal.

***Art. 336.-** El Estado impulsará y velará por el comercio justo como medio de acceso a bienes y servicios de calidad, que minimice las distorsiones de la intermediación y promueva la sustentabilidad.*

El Estado asegurará la transparencia y eficiencia en los mercados y fomentará la competencia en igualdad de condiciones y oportunidades, lo que se definirá mediante ley."

Los artículos transcritos establecen las bases constitucionales para la actuación de la Superintendencia de Competencia Económica; indican el fundamento de su función de vigilancia y control, así como de su facultad sancionadora.

6.2. Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado

[21] Los artículos 1 y 2 de la LORCPM establecen su objetivo y el ámbito de aplicación:

*"**Art. 1.- Objeto.-** El objeto de la presente Ley es evitar, prevenir, corregir, eliminar y sancionar el abuso de operadores económicos con poder de mercado; la prevención, prohibición y sanción de acuerdos colusorios y otras prácticas restrictivas; y, el control y regulación de las operaciones de concentración económica, buscando proteger el proceso competitivo, la eficiencia en los mercados o el bienestar general y de los consumidores y usuarios. (Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, artículo 1, sustituido por la disposición reformatoria primera de la Ley Orgánica de Regulación contra la Competencia Desleal, publicada en el Tercer Suplemento del Registro Oficial Nro. 113, de 29 de agosto de 2025, p. 44.)*

***Art. 2.- Ámbito.-** (Sustituido por la Disp. Reformatoria Segunda num. 3 de la Ley s/n, R.O. 311-S, 16-V-2023).- Está sometido a las disposiciones de la presente Ley todo ente que lleve a cabo, actual o potencialmente, actividades económicas, independientemente de su forma jurídica o modo de financiación; es decir, están sometidos a la presente Ley todos los operadores económicos, sean estos personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, con o sin fines de lucro, nacionales o extranjeras, que realicen actividades económicas, actual o potencialmente, en todo o en parte del territorio nacional, así como aquellos que las realicen fuera del país en la medida en que éstas produzcan o puedan producir efectos en el territorio ecuatoriano.*

Entre otras, se entenderá por actividad económica a toda actividad de intercambio de bienes y/o servicios dentro del mercado, cualquiera que sea su forma o denominación, incluso aquellas que realizan las entidades del Estado a través de la contratación pública u otros medios.

Las conductas o actuaciones en que incurriere un operador económico serán imputables a él y al operador que lo controla cuando el comportamiento del primero ha sido determinado por el segundo, demostrándose que actúan como una sola entidad económica.

La presente Ley persigue la promoción y protección de la competencia con base en méritos, buscando el bienestar general por medio de la eficiencia económica."

[22] El artículo 14 de la LORCPM determina qué se entiende por concentración económica:

*"**Art. 14.- Operaciones de concentración económica.-** A los efectos de esta ley se entiende por concentración económica al cambio o toma de control de una o varias empresas u operadores económicos, a través de la realización de actos tales como:*

a) La fusión entre empresas u operadores económicos.
b) La transferencia de la totalidad de los efectos de un comerciante.
c) La adquisición, directa o indirectamente, de la propiedad o cualquier derecho sobre acciones o participaciones de capital o títulos de deuda que den cualquier tipo de derecho a ser convertidos en acciones o participaciones de capital o a tener cualquier tipo de influencia en las decisiones de la persona que los emita, cuando tal adquisición otorgue al adquirente el control de, o la influencia sustancial sobre la misma.
d) La vinculación mediante administración común.
e) Cualquier otro acuerdo o acto que transfiera en forma fáctica o jurídica a una persona o grupo económico los activos de un operador económico o le otorgue el control o influencia determinante en la adopción de decisiones de administración ordinaria o extraordinaria de un operador económico."

[23] El artículo 15 de la LORCPM indica las facultades de la SCE en relación con las concentraciones económicas de notificación obligatoria, así:

*"**Art. 15.- Control y regulación de concentración económica**.- Las operaciones de concentración económica que estén obligadas a cumplir con el procedimiento de notificación previsto en esta sección serán examinadas, reguladas, controladas y, de ser el caso, intervenidas o sancionadas por la Superintendencia de Control del Poder de Mercado.*

En caso de que una operación de concentración económica cree, modifique o refuerce el poder de mercado, la Superintendencia de Control del Poder de Mercado podrá denegar la operación de concentración o determinar medidas o condiciones para que la operación se lleve a cabo. Habiéndose concretado sin previa notificación, o mientras no se haya expedido la correspondiente autorización, la Superintendencia podrá ordenar las medidas de desconcentración, o medidas correctivas o el cese del control por un operador económico sobre otro u otros, cuando el caso lo amerite, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar de conformidad con los artículos 78 y 79 de esta Ley."

[24] El artículo 16 de la LORCPM determina las condiciones que se deben cumplir para que la notificación de concentración económica sea obligatoria:

*"**Art. 16.- Notificación de concentración.-** Están obligados a cumplir con el procedimiento de notificación previa establecido en esta Ley, los operadores económicos involucrados en operaciones de concentración, horizontales o verticales, que se realicen en cualquier ámbito de la actividad económica, siempre que se cumpla una de las siguientes condiciones:*

a) Que el volumen de negocios total en el Ecuador del conjunto de los partícipes supere, en el ejercicio contable anterior a la operación, el monto que en Remuneraciones Básicas Unificadas vigentes haya establecido la Junta de Regulación.

b) En el caso de concentraciones que involucren operadores económicos que se dediquen a la misma actividad económica, y que como consecuencia de la concentración se adquiera o se incremente una cuota igual o superior al 30 por ciento del mercado relevante del producto o servicio en el ámbito nacional o en un mercado geográfico definido dentro del mismo.

En los casos en los cuales las operaciones de concentración no cumplan cualquiera de las condiciones anteriores, no se requerirá autorización por parte de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado. Sin embargo, la Superintendencia de Control del Poder de Mercado podrá solicitar de oficio o a petición de parte que los operadores económicos involucrados en una operación de concentración la notifiquen, en los términos de esta sección.

Las operaciones de concentración que requieran de autorización previa según los incisos precedentes, deberán ser notificadas para su examen previo, en el plazo de 8 días contados a partir de la fecha de la conclusión del acuerdo, bajo cualquiera de las modalidades descritas en el artículo 14 de esta Ley, ante la Superintendencia de Control del Poder de Mercado. La notificación deberá constar por escrito, acompañada del proyecto del acto jurídico de que se trate, que incluya los nombres o denominaciones sociales de los operadores económicos o empresas involucradas, sus estados financieros del último ejercicio, su participación en el mercado y los demás datos que permitan conocer la transacción pretendida. Esta notificación debe ser realizada por el absorbente, el que adquiere el control de la compañía o los que pretendan llevar a cabo la concentración. Los actos sólo producirán efectos entre las partes o en relación a terceros una vez cumplidas las previsiones de los artículos 21 o 23 de la presente Ley, según corresponda."

[25] El artículo 21 de la LORCPM prevé el término para resolver las notificaciones obligatorias de concentración económica, así:

***"Art. 21.- Decisión de la Autoridad.-** En todos los casos sometidos al procedimiento de notificación previa establecido en este capítulo, excepto los de carácter informativo establecidos en el segundo*

inciso del artículo 16 de la presente Ley, la Superintendencia, por resolución motivada, deberá decidir dentro del término de sesenta (60) días calendario de presentada la solicitud y documentación respectiva:

a) Autorizar la operación;
b) Subordinar el acto al cumplimiento de las condiciones que la misma Superintendencia establezca; o,
c) Denegar la autorización.

El término establecido en este artículo podrá ser prorrogado por una sola vez, hasta por sesenta (60) días término adicionales, si las circunstancias del examen lo requieren."

[26] El artículo 22 de la LORCPM prevé los criterios de decisión al resolver sobre una concentración económica notificada de manera obligatoria:

*"**Art. 22.- Criterios de decisión.-** A efectos de emitir la decisión correspondiente según el artículo anterior, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:*

1.- El estado de situación de la competencia en el mercado relevante;

2.- El grado de poder de mercado del operador económico en cuestión y el de sus principales competidores;

3.- La necesidad de desarrollar y/o mantener la libre concurrencia de los operadores económicos, en el mercado, considerada su estructura así como los actuales o potenciales competidores;

4.- La circunstancia de si a partir de la concentración, se generare o fortaleciere el poder de mercado o se produjere una sensible disminución, distorsión u obstaculización, claramente previsible o comprobada, de la libre concurrencia de los operadores económicos y/o la competencia;

5.- La contribución que la concentración pudiere aportar a:

a) La mejora de los sistemas de producción o comercialización;
b) El fomento del avance tecnológico o económico del país;
c) La competitividad de la industria nacional en el mercado internacional siempre y cuando no tenga una afectación significativa al bienestar económico de los consumidores nacionales;
d) El bienestar de los consumidores nacionales;
e) Si tal aporte resultare suficiente para compensar determinados y específicos efectos restrictivos sobre la competencia; y,
f) La diversificación del capital social y la participación de los trabajadores."

6.3. Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado (en adelante también: RLORCPM)

[27] En el RLORCPM se establece el plazo en el cual se debe presentar la notificación obligatoria, y la casuística para considerar la fecha de conclusión de los acuerdos que darán lugar al cambio o toma de control por parte de los operadores económicos:

*"**Art. 17.- Notificación obligatoria de concentración económica**.- Las operaciones de concentración que requieran de autorización previa según la Ley y este Reglamento, deberán ser notificadas a la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, para su examen previo, en el plazo de ocho (8) días contados a partir de la fecha de la conclusión del acuerdo que dará lugar al cambio o toma de control de una o varias empresas u operadores económicos de conformidad con el artículo 14 de la Ley.*

A estos efectos, se considerará que existe conclusión de acuerdo en los siguientes casos:

a) (Sustituido por el Art. 7 del D.E. 1193, R.O. 341-S, 01-XII-2020).- En el caso de la fusión entre empresas u operadores económicos, desde que la junta general de accionistas de los operadores económicos involucrados, o sus órganos competentes de conformidad con el estatuto correspondiente, hubieren acordado llevar a efecto la operación de fusión.

b) (Sustituido por el Art. 7 del D.E. 1193, R.O. 341-S, 01-XII-2020).- En el caso de la transferencia de la totalidad de los efectos de un comerciante, desde el momento en que los operadores económicos intervinientes consientan en realizar la operación, y determinen la forma, el plazo y las condiciones en que vaya a ejecutarse. Cuando los partícipes sean compañías, se considerará que el acuerdo existe cuando la celebración del acto en cuestión sea autorizado por la junta general de accionistas o socios, o el órgano competente, de los operadores económicos involucrados, de conformidad con el estatuto correspondiente.

c) (Sustituido por el Art. 7 del D.E. 1193, R.O. 341-S, 01-XII-2020).- En el caso de la adquisición, directa o indirecta, de la propiedad o cualquier derecho sobre acciones o participaciones de capital o títulos de deuda que den cualquier tipo de derecho a ser convertidos en acciones o participaciones de capital o a tener cualquier tipo de influencia en las decisiones de la persona que los emita, cuando tal adquisición otorgue al adquirente el control de. o la influencia sustancial sobre la persona que los emita, existe acuerdo desde el momento en que los partícipes consientan en realizar el acto que origine la operación concentración económica, y determinen la forma, el plazo y las condiciones en que vaya a ejecutarse. Cuando los partícipes sean compañías, se considerará que el acuerdo existe cuando la celebración del acto en cuestión sea autorizado por la junta general de accionistas o socios, o el órgano competente, de los operadores económicos involucrados, de conformidad con el estatuto correspondiente.

d) (Sustituido por el Art. 7 del D.E. 1193, R.O. 341-S, 01-XII-2020).- En el caso de la vinculación mediante administración común, existe acuerdo desde el momento en que los administradores han sido designados por la junta general de accionistas o socios, o el órgano competente de conformidad con el estatuto correspondiente, del operador económico respecto del cual recaiga el cambio o toma de control.

e) (Sustituido por el Art. 7 del D.E. 1193, R.O. 341-S, 01-XII-2020).- En el caso de cualquier otro acuerdo o acto que transfiera en forma táctica o jurídica a una persona o grupo económico los activos de un operador económico o le otorgue el control o influencia determinante en la adopción de decisiones de administración ordinaria o extraordinaria de un operador económico, existe acuerdo desde el momento en que los partícipes consientan en realizar el acto que origine la operación de concentración económica, y determinen la forma, el plazo y las condiciones en que vaya a ejecutarse.

Cuando los partícipes sean compañías, se considerará que el acuerdo existe cuando la celebración del acto en cuestión sea autorizado por la junta general de accionistas o socios, o el órgano competente, de los operadores económicos involucrados, de conformidad con el estatuto correspondiente.

La existencia de cláusulas que de cualquier modo condicionen la futura formalización o ejecución de dichos acuerdos no exime del cumplimiento del deber de notificar.

Si una vez notificado el proyecto de concentración y previamente a la resolución del expediente, las partes desisten de la misma, el notificante pondrá inmediatamente en conocimiento de la Superintendencia esta circunstancia, acreditándola formalmente, en cuyo caso la Superintendencia de Control de Poder de Mercado podrá acordar sin más trámite el archivo de las actuaciones."

[28] El artículo 20.1 del RLORCPM establece el procedimiento para el análisis de una operación de concentración notificada, que la SCE puede conducirlo en dos fases:

*"**Art. 20.1.- Procedimiento de autorización.-** (Agregado por el Art. 10 del D.E. 1193, R.O. 341-S, 01-XII-2020).- Para el análisis de operaciones de concentración económica que sean notificadas previamente para su autorización, y en consideración de los tiempos previstos en el artículo 21 de la Ley, la Superintendencia de Control del Poder de Mercado conducirá un procedimiento dividido en dos fases.*

En la primera fase, dentro del término de veinticinco (25) días, la Superintendencia de Control del Poder de Mercado decidirá si la operación de concentración económica presentada para su aprobación, requiere de un análisis más extenso, en virtud de los potenciales riegos a la competencia que pudieran generarse, en razón de las características propias de la operación de concentración.

Los operadores económicos deberán presentar toda la información necesaria a fin de que la Superintendencia de Control del Poder de Mercado pueda constatar que la operación de concentración económica notificada no presenta riesgos a la competencia. La Superintendencia de Control del Poder de Mercado valorará la información presentada por el operador económico notificante y analizará las circunstancias particulares de cada operación de concentración económica para tomar una decisión. En caso de que la Superintendencia de Control del Poder de Mercado no tenga duda sobre la inocuidad de la operación de concentración económica, decidirá su autorización, caso contrario, informará al operador económico notificante que se continuará el análisis de la operación en una segunda fase.

En caso de que la Superintendencia de Control del Poder de Mercado no se pronuncie dentro del término establecido para la primera fase, se entenderá que el procedimiento continuará en la segunda fase, automáticamente.

Durante la segunda fase la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, a fin de tomar una decisión, contará con el tiempo restante de los 60 días término establecidos en el artículo 21 de la Ley.

Durante este período se deberá analizar los posibles riesgos a la competencia que se generen en los mercados relevantes, para ello se podrá suspender los términos, para realizar solicitudes de información, conforme lo establecido en el artículo 20 del presente Reglamento y podrá prorrogarse por un término adicional de sesenta (60) días, conforme el artículo 21 de la Ley.

La Superintendencia de Control del Poder de Mercado podrá, dentro de los términos establecidos en la Ley, establecerá un procedimiento simplificado de autorización para aquellas operaciones de concentración económica que se adapten a parámetros objetivos, determinados previamente por la Superintendencia, sobre la posibilidad de que no generen efectos negativos a la competencia.".

[29] El artículo 21 del RLORCPM se refiere a los criterios de decisión para las operaciones de concentración económica, así:

*"**Art. 21.- Criterios de decisión.-** (Reformado por el Art. 1 del D.E. 1161, R.O. 842, 16-IX-2016).- La Superintendencia (...) podrá autorizar, denegar o condicionar la operación de concentración, de conformidad con lo establecido en la sección" IV del capítulo II de la Ley.*

Las condiciones pueden referirse al comportamiento o a la estructura de los operadores económicos involucrados.

A efectos de autorizar una operación de concentración económica en los términos de la Ley, la Superintendencia (...) ponderará, en todos los casos, el grado de participación de los trabajadores en el capital social.

Si se hubiere subordinado la autorización al cumplimiento de condiciones, estas deberán adoptarse en Un término máximo de noventa (90) días de notificada la resolución que las establece.

La Superintendencia podrá otorgar un término adicional para el cumplimiento de las condiciones cuando el operador económico al que dichas condiciones le fueron impuestas demuestre que, habiendo mediado todos los esfuerzos necesarios, le ha sido imposible cumplirlas en el término antes señalado.

Si las condiciones no han sido cumplidas en el término de noventa (90) días o en el término adicional otorgado por la Superintendencia (...), esta denegará la operación de concentración."

6.4. Instructivo de Gestión Procesal Administrativa de la SCE (2023)

[30] El artículo 31 del Instructivo determina el procedimiento para las operaciones de concentración económica notificadas obligatoriamente, así:

*"**Art. 31.- PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PREVIA DE OPERACIONES DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICA.-** Para dar cumplimiento al procedimiento de notificación obligatoria previa, previsto en los artículos 15 y 16 de la LORCPM, y, 20 y 20.1 del RLORCPM, se observará lo siguiente: (...)*

5. ETAPA DE RESOLUCIÓN:

(…) *En caso de que la Intendencia Nacional de Control de Concentraciones Económicas haya dispuesto el inicio de la fase 2 de investigación, una vez recibido el informe técnico emitido por ese órgano, la CRPI dispondrá del término restante de los sesenta (60) días establecidos en el primer inciso del artículo 21 de la LORCPM para resolver su autorización, subordinación o denegación. (...)."*

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICA BAJO ANÁLISIS

7.1. Descripción de la operación de concentración económica.-

[30] La operación notificada consiste en la adquisición, por parte de DISTRIVEHIC DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.S. (DISTRIVEHIC), del 49,99 % del capital social de MAREAUTO S.A. (MAREAUTO ECUADOR), participación que actualmente pertenece a MAREAUTO ECUADOR HOLDINGS S.A.S. (MEHS). Para instrumentar la transacción, el 11 de marzo de 2026, MEHS, DISTRIVEHIC, CORPORACIÓN MARESA HOLDING S.A.S. (CMH) y KANDEO FUND I (COLOMBIA) FCP suscribieron un Acuerdo Marco de Compraventa de Acciones, en el cual se establecieron las condiciones para su ejecución.

[31] La INCCE señala que, previo a la operación, el capital social de MAREAUTO ECUADOR se encuentra distribuido principalmente entre CMH y MEHS, con una participación del 49,99 % cada una, mientras que el 0,02 % restante corresponde a la propia MAREAUTO ECUADOR. Conforme a sus estatutos, determinadas decisiones de la Junta General de Accionistas requieren el voto favorable de, al menos, el 70 % del capital pagado concurrente, por lo que ninguno de los dos accionistas principales puede adoptar individualmente dichas decisiones. En consecuencia, la Intendencia identifica la existencia de un control conjunto de CMH y MEHS sobre MAREAUTO ECUADOR.

[32] Con la ejecución de la transacción, MEHS dejará de formar parte de la estructura accionaria de MAREAUTO ECUADOR, y su participación será adquirida por DISTRIVEHIC, perteneciente al mismo grupo económico que CMH. De esta manera, dicho grupo concentrará prácticamente la totalidad del capital social de MAREAUTO ECUADOR y podrá alcanzar por sí mismo la mayoría estatutaria necesaria para adoptar las decisiones societarias relevantes, sin requerir la concurrencia de un accionista ajeno al grupo.

7.2. Determinación de la existencia de una operación de concentración económica en los términos regulados en la LORCPM.-

[33] De conformidad con el contenido del artículo 14 de la LORCPM, la configuración de una operación de concentración económica se fundamenta en la existencia de un cambio o toma de control de una o varias empresas u operadores económicos mediante la adquisición, directa o indirectamente, de la propiedad o cualquier derecho sobre acciones o participaciones de capital o títulos de deuda que den cualquier tipo de derecho a ser convertidos en acciones o participaciones de capital o a tener cualquier tipo de influencia en las decisiones de la persona que los emita, cuando tal adquisición otorgue al adquirente el control de, o la influencia sustancial sobre la misma.

[34] En este sentido, el requisito inicial es establecer la existencia de dicho cambio o toma de control, de acuerdo al esquema contractual específico, de manera que se catalogue a la transacción como una operación de concentración bajo lo normado en la LORCPM; para posteriormente analizar si se configura una relación vertical u horizontal de mercado entre las partes; y, finalmente, constatar la obligación de notificar a la autoridad la operación pretendida.

[35] En la configuración de la operación de concentración económica, necesariamente, debe existir un cambio o toma de control como consecuencia de la operación descrita.

[36] Respecto del concepto de control, el artículo 12 del Reglamento a la LORCPM dispone lo siguiente:

*"**Art. 12.- Control.-** A efectos del artículo 14 de la Ley, el control resultará de contratos, actos o cualquier otro medio que, teniendo en cuenta las circunstancias de hecho y de derecho, confieran la posibilidad de ejercer una influencia sustancial o determinante sobre una empresa u operador económico. El control podrá ser conjunto o exclusivo (...).*

[37] Mientras que el artículo 14 de la LORCPM determina:

*"**Art. 14.- Operaciones de concentración económica.-** A los efectos de esta ley se entiende por concentración económica al cambio o toma de control de una o varias empresas u operadores económicos, a través de la realización de actos tales como:*

c) La adquisición, directa o indirectamente, de la propiedad o cualquier derecho sobre acciones o participaciones de capital o títulos de deuda que den cualquier tipo de derecho a ser convertidos en acciones o participaciones de capital o a tener cualquier tipo de influencia en las decisiones de la persona que los emita, cuando tal adquisición otorgue al adquirente el control de, o la influencia sustancial sobre la misma (...)"

[38] Por su parte, el artículo 16 de la LORCPM determina:

*"**Art. 16.- Notificación de concentración.-** Están obligados a cumplir con el procedimiento de notificación previa establecido en esta Ley, los operadores económicos involucrados en operaciones de concentración, horizontales o verticales, que se realicen en cualquier ámbito de la actividad económica, siempre que se cumpla una de las siguientes condiciones:*

a) Que el volumen de negocios total en el Ecuador del conjunto de los partícipes supere, en el ejercicio contable anterior a la operación, el monto que en Remuneraciones Básicas Unificadas vigentes haya establecido la Junta de Regulación.

b) En el caso de concentraciones que involucren operadores económicos que se dediquen a la misma actividad económica, y que como consecuencia de la concentración se adquiera o se incremente una cuota igual o superior al 30 por ciento del mercado relevante del producto o servicio en el ámbito nacional o en un mercado geográfico definido dentro del mismo. (...)

Las operaciones de concentración que requieran de autorización previa según los incisos precedentes, deberán ser notificadas para su examen previo, en el plazo de 8 días contados a partir de la fecha de la conclusión del acuerdo, bajo cualquiera de las modalidades descritas en el artículo 14 de esta Ley, ante la Superintendencia de Control del Poder de Mercado. La notificación deberá constar por escrito, acompañada del proyecto del acto jurídico de que se trate, que incluya los nombres o denominaciones sociales de los operadores económicos o empresas involucradas, sus estados financieros del último ejercicio, su participación en el mercado y los demás datos que permitan conocer la transacción pretendida. Esta notificación debe ser realizada por el absorbente, el que adquiere el control de la compañía o los que pretendan llevar a cabo la concentración. Los actos sólo producirán efectos entre las partes o en relación a terceros una vez cumplidas las previsiones de los artículos 21 o 23 de la presente Ley, según corresponda. […]".

[39] En consecuencia, la transacción implica una modificación en la calidad del control sobre MAREAUTO ECUADOR: el grupo económico al que pertenecen DISTRIVEHIC y CMH pasará de ejercer control conjunto a control exclusivo, adquiriendo la capacidad de ejercer influencia determinante sobre la compañía. Por ello, la Intendencia considera que la transacción configura una operación de concentración económica en los términos del artículo 14, letra c), de la LORCPM, en concordancia con el artículo 12 del RLORCPM.

7.3. Obligación de notificación.-

[40] De conformidad con el artículo 16 de la normativa aplicable, las operaciones de concentración económica —ya sean de carácter horizontal o vertical— se encuentran sujetas al procedimiento de notificación previa y obligatoria ante la autoridad de competencia, siempre que se verifique el cumplimiento de al menos una de las siguientes condiciones:

 Umbral por volumen de negocios: Que el volumen de negocios total en el Ecuador del conjunto de los operadores partícipes, durante el ejercicio contable anterior a la operación, supere el monto en Remuneraciones Básicas Unificadas (RBU) establecido por la Junta de Regulación.

 Umbral por cuota de mercado: Que la concentración involucre operadores económicos que se dediquen a la misma actividad económica y que, como consecuencia de ella, se adquiera o se incremente una cuota igual o superior al 30 % del mercado relevante del producto o servicio, en el ámbito nacional o en un mercado geográfico definido dentro del mismo. Para determinar la existencia de adquisición de cuota se observará, además, lo dispuesto en el artículo 15, literal a), del RLORCPM, que contempla el supuesto en el cual, aun existiendo control previo por parte del adquirente, la concentración modifica las características de dicho control.

[41] Conforme a la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Económica, el examen de la autoridad se ajusta a la naturaleza específica de la transacción, ya sea horizontal (entre competidores), vertical (en distintas etapas de la cadena) o de conglomerado. Es preciso señalar que una misma transacción puede presentar características mixtas; por ejemplo, una operación predominantemente vertical que incorpore elementos horizontales.

7.4. Naturaleza de la Operación

[42] La normativa distingue entre dos tipos de configuraciones que exigen control:

 Concentraciones Horizontales: Transacciones entre operadores que son competidores actuales o potenciales, al participar en el mismo nivel de la cadena de producción con productos sustitutos.
 Concentraciones Verticales: Transacciones entre operadores en distintos niveles de la cadena productiva, que mantienen una relación actual o potencial de cliente-proveedor.

7.5. Aplicación al Caso

[43] Para determinar la naturaleza de la operación analizada, la INCCE identificó las actividades económicas desarrolladas en Ecuador por los operadores involucrados. Así, MAREAUTO ECUADOR presta servicios de alquiler de vehículos; mientras que DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP, pertenecientes al grupo adquirente, desarrollan actividades de importación, distribución y comercialización de vehículos, repuestos y accesorios, además de prestar servicios de mantenimiento y reparación automotriz.

[44] Sobre esta base, la INCCE señala que la operación no genera una acumulación horizontal de cuotas correspondientes a dos competidores independientes, puesto que modifica el control sobre MAREAUTO ECUADOR sin incorporar la participación de otro operador de alquiler de vehículos. En cambio, identifica relaciones de naturaleza vertical entre las actividades de distribución de vehículos y de reparación y mantenimiento desarrolladas por DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP, y los servicios de alquiler prestados por MAREAUTO ECUADOR. Los vehículos constituyen un insumo necesario para conformar, operar y renovar su flota, mientras que los servicios de mantenimiento y reparación contribuyen a su conservación y operatividad. Esta caracterización no desconoce el control conjunto que el grupo adquirente ya ejercía sobre MAREAUTO ECUADOR, sino que distingue las relaciones competitivas examinadas de la modificación del control que produce la transacción.

[45] La INCCE advierte, además, que esta relación vertical no es meramente potencial, puesto que durante 2025 MAREAUTO ECUADOR adquirió vehículos [redacted], evidenciándose una relación comercial efectiva entre operadores situados en diferentes niveles de la cadena de valor. No obstante, dicha relación es preexistente a la operación, debido a que el grupo adquirente ya ejercía control conjunto sobre MAREAUTO ECUADOR. Por consiguiente, la transacción no genera una integración vertical antes inexistente, sino que modifica la estructura de control bajo la cual se desarrolla esa relación, al pasar el grupo adquirente de control conjunto a control exclusivo.

[46] En función de estos elementos, y sin perjuicio de la posterior delimitación de los mercados relevantes, la INCCE concluye que la operación de concentración presenta una naturaleza vertical en Ecuador, cumpliéndose así el primer supuesto previsto en el artículo 16 de la LORCPM para su sujeción al procedimiento de notificación previa obligatoria.

7.6. Cumplimiento de Umbrales

[47] Con el propósito de validar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 16, literales a) y b) de la LORCPM, la INCCE ha estructurado su análisis bajo el marco jurídico que define el volumen de negocios y su metodología de cálculo de la siguiente forma:

i. Volumen de negocios

[48] En este apartado, para determinar el cumplimiento del umbral de volumen de negocios previsto en el artículo 16, letra a), de la LORCPM, corresponde considerar las disposiciones de los artículos 6, 16 y 17 de dicha Ley, relativas a la definición y cálculo del volumen de negocios, así como los artículos 5, 7 y 14 del RLORCPM, que establecen los elementos que deben incorporarse para su determinación.

[49] *Sobre esta base, la INCCE verificó el volumen de negocios generado en Ecuador durante el ejercicio económico 2025 por DISTRIVEHIC y las demás empresas de su grupo económico, así como por MAREAUTO ECUADOR, en su calidad de operador objeto de la adquisición. El cálculo lo realizó sobre la base de los Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de 2025 publicados por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (en adelante, SCVS), deduciendo las transacciones efectuadas entre empresas del mismo grupo económico que fueron reportadas por DISTRIVEHIC. El resultado se presenta a continuación:*

Cuadro 4. Volumen de negocios en Ecuador en 2025

Razón Social	Ingresos de actividades ordinarias (A)	Transacciones entre empresas del mismo grupo económico (B)	Total de ingresos ordinarios (A-B)
DISTRIVEHIC	275.155.703	10.295.113	264.860.590
MAREAUTO ECUADOR	53.470.296	69.488	53.400.808
Manufacturas Armadurías y Repuestos Ecuatorianos S.A. Maresa	783.871	773.811	10.060
Autosharecorp S.A.	70.176.466	991.235	69.185.231
Mobilitysolution-Representaciones S.A.S.	9.492	9.492	0
Corporación Maresa Holding S.A.S.	891.358.938	2.461.649	888.897.289
TOTAL			**1.276.353.978**

Fuente: SCVS y Formulario de Notificación.
Elaboración: INCCE
Notas: *El notificante excluyó los ingresos por venta de vehículos, sin embargo, el reporte debe considerar todos sus ingresos ordinarios, que acorde con la información de las notas a los estados financieros, incluye los siguientes conceptos: alquiler de vehículos y otros activos a largo plazo USD 33.315.328, alquiler de vehículos a corto plazo USD 2.348.133, venta de vehículos usados USD 16.437.190, ventas de servicios USD 134.759 y otros ingresos operacionales USD 1.234.886.

[50] Por tanto, el volumen de negocios en Ecuador de los partícipes en la operación de concentración supera el umbral determinado en la letra a) del artículo 16 de la LORCPM, establecido en 200.000 Remuneraciones Básicas Unificada (RBU) por la Junta de Regulación de la LORCPM, equivalente a USD 96.400.000 para el año 2026. En consecuencia, se verifica que la operación de concentración se encuentra sujeta al procedimiento obligatorio de notificación previa ante la SCE.

ii. Umbral de la cuota de mercado

[51] Adicionalmente, conforme al análisis de los mercados relevantes desarrollado en el Informe SCE-IGT-INCCE-2026-25 y recogido en esta resolución, MAREAUTO ECUADOR registra participaciones superiores al 30 % en los mercados locales de alquiler de vehículos livianos a corto plazo de Santo Domingo y Puerto Francisco de Orellana. Para examinar el supuesto previsto en el artículo 16, literal b), de la LORCPM, esta Comisión considera que el grupo adquirente ya participaba en dicha actividad mediante el control conjunto de MAREAUTO ECUADOR. Por tanto, la valoración no se limita a las actividades desarrolladas directamente por DISTRIVEHIC, sino que comprende la actividad de la compañía sobre la cual su grupo económico pasará a ejercer control exclusivo.

[52] En este contexto, el paso de control conjunto a control exclusivo constituye una adquisición de cuota para efectos de la notificación, de conformidad con el artículo 15, literal a), del RLORCPM. Bajo esta interpretación conjunta, se verifica el supuesto previsto en el artículo 16, literal b), de la LORCPM, sin que ello implique sumar dos veces la participación de MAREAUTO ECUADOR ni atribuir a la operación un incremento horizontal de cuotas que no se produce. La adquisición de cuota derivada del cambio en las características del control debe distinguirse de la acumulación de participaciones de competidores independientes. En consecuencia, el cumplimiento de este umbral no constituye, por sí solo, una conclusión sobre los efectos competitivos de la transacción, cuya evaluación se desarrolla en los apartados posteriores. Asimismo, la obligación de notificar se encuentra sustentada de manera independiente en la superación del umbral de volumen de negocios previsto en el literal a) del mismo artículo.

8. DETERMINACIÓN DEL MERCADO RELEVANTE

[53] El análisis del mercado relevante constituye una etapa esencial dentro de la evaluación de operaciones de concentración económica, pues permite delimitar el ámbito competitivo en el cual los operadores

económicos ejercen sus actividades y, por tanto, identificar los posibles efectos de la transacción sobre la competencia.

[54] En este caso, la determinación del mercado relevante constituye el punto de partida para evaluar ex ante los potenciales cambios en la estructura de los mercados afectados e identificar los posibles efectos horizontales y verticales derivados de la operación de concentración. Para este propósito, conforme al artículo 5 de la LORCPM, deben considerarse, al menos, el mercado de producto o servicio, el mercado geográfico y las características relevantes de los grupos de vendedores y compradores. Sobre esta base, la INCCE parte de la identificación de los bienes y servicios involucrados en la operación para posteriormente delimitar los productos respecto de los cuales podrían existir relaciones entre las partes.

8.1. Descripción de los bienes o servicios ofertados por los operadores económicos intervinientes en la operación de concentración

[55] A partir de la información proporcionada por el operador económico notificante, la INCCE identificó los bienes y servicios ofertados en Ecuador por los operadores involucrados en la concentración. Por parte de DISTRIVEHIC y su grupo económico, se registran actividades de distribución y comercialización de vehículos, así como servicios de mantenimiento y reparación; mientras que MAREAUTO ECUADOR desarrolla actividades de alquiler de vehículos y comercialización de vehículos usados.

[56] Sobre esta base, el análisis de la INCCE se concentra preliminarmente en cuatro actividades: i) distribución de vehículos; ii) comercialización de vehículos; iii) servicios de reparación y mantenimiento de vehículos; y iv) alquiler de vehículos, debido a que entre estas actividades pueden identificarse relaciones de integración vertical entre los operadores económicos involucrados.

[57] Adicionalmente, se considera la comercialización de vehículos usados, actividad desarrollada por MAREAUTO ECUADOR. Sin embargo, al no identificarse inicialmente un solapamiento horizontal o una relación vertical con las actividades de los demás operadores involucrados, la INCCE señala que no resulta necesario profundizar en el análisis de su estructura competitiva.

[58] Finalmente, la Intendencia precisa que esta identificación de actividades tiene carácter preliminar y no supone que cada una de ellas constituya, por sí sola, un mercado relevante independiente. La delimitación definitiva de los mercados de producto y la necesidad de efectuar segmentaciones adicionales son aspectos que se desarrollan posteriormente en el análisis.

[59] Esta Comisión considera pertinente la identificación preliminar de las actividades económicas desarrolladas por los operadores involucrados, en tanto permite determinar los ámbitos en los que podrían generarse relaciones verticales como consecuencia de la operación. En particular, la distribución y comercialización de vehículos, así como los servicios de mantenimiento y reparación desarrollados por el grupo adquirente, presentan una vinculación funcional con la actividad de alquiler de vehículos desarrollada por MAREAUTO ECUADOR.

[60] No obstante, la sola identificación de estas actividades no resulta suficiente para considerarlas mercados relevantes autónomos ni permite, por sí misma, extraer conclusiones respecto de los efectos competitivos de la operación. En consecuencia, corresponde analizar las condiciones de sustitución y demás elementos económicos aplicables para delimitar los mercados relevantes y, sobre esa base, determinar si el cambio de control conjunto a control exclusivo tiene la aptitud de modificar las condiciones de competencia.

8.2. Mercado de producto

[61] Bajo los criterios del artículo 5 de la LORCPM, el mercado de producto se delimita identificando los bienes o servicios que el consumidor considera intercambiables por su precio y funcionalidad. Identificar este abanico de sustitutos permite proyectar con precisión los efectos de la concentración en la estructura del mercado relevante.

[62] Conforme a la normativa de competencia, el mercado del producto se define por la sustituibilidad (demanda y oferta), considerando las características, precio, uso y marco legal de los bienes o servicios.

[63] Con base en la Resolución Nro. 011 de la Junta de Regulación de la LORCPM (en adelante Resolución Nro. 011) que establece los lineamientos que debe seguir la SCE para la determinación de mercados relevantes, estatuye que el análisis del mercado del producto contempla: *"(...) el conjunto de productos (bienes o servicios) que rivalizan entre sí en la satisfacción de las necesidades de los consumidores y el conjunto de empresas que pueden ofrecer dichos productos sin incurrir en costos significativos en un corto plazo."*; La intendencia determinó el mercado de producto correspondiente a las actividades identificadas previamente como objeto de análisis.

8.2.1. Mercado de producto 1: Distribución de vehículos.

[64] La INCCE identifica dentro de la cadena de comercialización automotriz distintos eslabones: fabricación o ensamblaje, importación, distribución, comercialización minorista y servicios de posventa. Para efectos de la operación analizada, distingue particularmente la distribución de vehículos, entendida como el abastecimiento mayorista de vehículos producidos o importados hacia concesionarios u otros compradores ubicados aguas abajo, de la comercialización minorista dirigida al consumidor final. Esta distinción es consistente con precedentes internacionales revisados por la Intendencia, que reconocen diferencias funcionales y competitivas entre ambos niveles de la cadena.

[65] En el presente caso, DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP participan en la distribución de vehículos, abasteciendo a concesionarios integrados o independientes y pudiendo efectuar ventas directas a clientes corporativos. MAREAUTO ECUADOR se encuentra aguas abajo, como demandante de vehículos destinados a conformar y renovar su flota de alquiler, pudiendo adquirirlos directamente de distribuidores o a través de concesionarios. El análisis se circunscribe a vehículos livianos (principalmente automóviles, SUV, camionetas o pickups y furgonetas) por ser las categorías relacionadas con la actividad desarrollada por MAREAUTO ECUADOR.

8.2.1.1. Sustitución de la demanda

[66] Respecto del tipo de comprador, la INCCE distingue principalmente entre concesionarios, que adquieren vehículos para su posterior reventa, y empresas de alquiler y otros clientes corporativos, que los incorporan como activos para el desarrollo de sus actividades. Aunque sus criterios de adquisición difieren, la investigación no evidencia condiciones de abastecimiento suficientemente diferenciadas que justifiquen mercados separados.

[67] En particular, las empresas de alquiler pueden adquirir vehículos de diferentes marcas y proveedores, considerando sus necesidades técnicas y operativas, precios, descuentos por volumen, condiciones de pago, financiamiento, disponibilidad y costo total durante la vida útil del vehículo. La INCCE destaca que MAREAUTO ECUADOR dispone de una flota multimarca y no mantiene relaciones de exclusividad con fabricantes, importadores o concesionarios. Asimismo, no se identificaron canales de distribución o estructuras de abastecimiento destinados exclusivamente a empresas de alquiler, pues estas pueden acudir al mismo conjunto general de importadores y distribuidores que atiende a otros compradores.

[68] Por ello, aun cuando existen diferencias en las necesidades y finalidades económicas de los distintos compradores, estas no se traducen en una diferenciación estructural de la oferta. En consecuencia, desde la perspectiva de la demanda, la INCCE no encuentra elementos suficientes para segmentar el mercado de distribución de vehículos livianos según el tipo de comprador.

[69] En cuanto al tipo de vehículo, la Intendencia reconoce diferencias funcionales entre automóviles, SUV, camionetas y furgonetas, relacionadas con su configuración, capacidad, prestaciones y usos. No obstante, precisa que la sustitución relevante en el nivel de distribución difiere de aquella que enfrenta el consumidor final. Los concesionarios y las empresas de alquiler adquieren distintas categorías para conformar portafolios o flotas capaces de atender una demanda heterogénea, pudiendo abastecerse de proveedores que comercializan diversas categorías de vehículos.

[70] En consecuencia, aunque las categorías de vehículos presentan diferencias funcionales, la INCCE considera que estas no resultan suficientes, desde la perspectiva de la demanda, para sustentar su segmentación en mercados independientes en el nivel de distribución.

8.2.1.2. Sustitución de la oferta

[71] Por el lado de la oferta, la investigación evidencia que los distribuidores utilizan, en términos generales, infraestructura, inventarios, capacidades logísticas, redes de distribución y recursos comerciales comunes para atender a concesionarios, empresas de alquiler y otros clientes corporativos. Tampoco se identifican barreras técnicas, logísticas o comerciales significativas que impidan a un proveedor redirigir su oferta entre estos grupos de compradores. Por ello, la INCCE tampoco encuentra elementos que justifiquen una segmentación del mercado según el tipo de comprador desde esta perspectiva.

[72] Respecto del tipo de vehículo, la evidencia muestra que una parte importante de los distribuidores participa simultáneamente en varias categorías de vehículos livianos. De los 16 operadores identificados por la INCCE, 10 ofertan automóviles, camionetas, SUV y vans, y cinco de los restantes participan en al menos dos categorías, lo que evidencia que la oferta no presenta una especialización rígida. Además, estos operadores pueden aprovechar capacidades comunes relacionadas con importación, homologación, infraestructura logística, almacenamiento, distribución y servicios de posventa.

[73] Sin embargo, la Intendencia reconoce que la posibilidad de incorporar o ampliar determinadas categorías no necesariamente es inmediata, pues puede depender de factores como acuerdos con fabricantes, disponibilidad internacional de modelos, procesos de homologación, plazos de importación, financiamiento de inventarios y capacidades de posventa. Pese a estas limitaciones, la evidencia disponible muestra condiciones relevantes de sustituibilidad de la oferta y no revela una especialización que impida, en términos generales, ajustar la composición de los portafolios entre categorías de vehículos livianos.

[74] En función de estos elementos, la INCCE considera que no resulta necesario establecer, para esta operación, una segmentación definitiva del mercado de distribución de vehículos livianos por categoría de vehículo. Por ello, deja abierta dicha delimitación, puesto que la relación vertical identificada se mantiene bajo las distintas alternativas razonables de definición del mercado. Esta conclusión se circunscribe al caso concreto y no descarta que, en otras operaciones, las condiciones de demanda, oferta o las características de la transacción puedan justificar una delimitación distinta.

8.2.1.3. Criterio de la CRPI

[75] Esta Comisión considera que los elementos examinados permiten identificar, para efectos de la presente operación, un ámbito de distribución de vehículos livianos en el que participan diversos proveedores con portafolios que comprenden distintas categorías de vehículos y que atienden a

concesionarios, empresas de alquiler y otros clientes corporativos mediante capacidades e infraestructuras de abastecimiento sustancialmente comunes. En particular, no se evidencian condiciones de suministro exclusivas para las empresas de alquiler que permitan, en este caso, considerar a este tipo de comprador como un segmento autónomo.

[76] Asimismo, esta Comisión reconoce que los automóviles, SUV, camionetas y furgonetas presentan diferencias funcionales que no desaparecen por el hecho de que los compradores adquieran varias categorías para conformar sus portafolios o flotas. Para el análisis de esta operación resulta relevante, además, la presencia de proveedores que ya ofertan simultáneamente dichas categorías. Conforme al cuadro 6 del Informe SCE-IGT-INCCE-2026-25, diez de los dieciséis operadores identificados ofertan las cuatro categorías examinadas. Esta circunstancia permite identificar proveedores alternativos dentro de cada categoría, sin presumir que una clase de vehículo pueda sustituir indistintamente a otra ni que los proveedores puedan ampliar su oferta de manera inmediata.

[77] En consecuencia, esta Comisión considera razonable mantener abierta, para efectos de la presente operación, la delimitación definitiva del mercado de distribución de vehículos livianos por tipo de comprador y por categoría de vehículo. Esta conclusión se sustenta en las condiciones de sustitución de la demanda y de la oferta examinadas por la INCCE, así como en la presencia de proveedores que participan en las distintas categorías analizadas. La delimitación adoptada deberá valorarse conjuntamente con la estructura y las condiciones competitivas examinadas en los apartados posteriores, particularmente al analizar los posibles efectos verticales derivados del cambio de control conjunto a control exclusivo.

8.1.1. Mercado de producto 2: Comercialización de vehículos.

[78] La INCCE ubica la comercialización de vehículos livianos en un eslabón posterior a la distribución y la identifica con la venta de vehículos nuevos a clientes finales. En este nivel participan principalmente concesionarios (incluidos aquellos pertenecientes a grupos que también realizan actividades de importación y distribución) y distribuidores verticalmente integrados que venden directamente sus vehículos. La demanda proviene principalmente de personas naturales, aunque también participan empresas y compañías de alquiler que adquieren vehículos para incorporarlos a sus actividades.

8.1.1.1. Sustitución de la demanda

[79] A diferencia del nivel de distribución, en la comercialización minorista las características y prestaciones del vehículo adquieren mayor relevancia en la decisión de compra. Los adquirentes seleccionan determinadas categorías en función de sus necesidades específicas y no demandan indistintamente cualquier vehículo liviano. En este sentido, automóviles, SUV, camionetas y furgonetas presentan diferencias relacionadas con dimensiones, capacidad, funcionalidad, número de pasajeros, carga, desempeño, consumo y uso previsto, lo que limita su sustituibilidad para determinadas necesidades.

[80] Esta diferenciación se evidencia especialmente entre las personas naturales, pero también se mantiene en las adquisiciones realizadas por empresas y compañías de alquiler, pues, aun cuando estas puedan adquirir varias categorías de vehículos, la elección continúa condicionada por las características funcionales de las unidades requeridas. Por ello, el hecho de que un mismo comprador adquiera vehículos de distintas categorías no significa que estos sean necesariamente sustitutos entre sí.

[81] Sobre esta base, desde la perspectiva de la demanda, la INCCE identifica condiciones de sustituibilidad diferenciadas por tipo de vehículo y considera preliminarmente la posibilidad de distinguir mercados de comercialización de automóviles, SUV, camionetas y furgonetas, sujeto a su contraste con las condiciones de sustitución de la oferta.

8.1.1.2. Sustitución de la oferta

[82] Desde la perspectiva de la oferta, la Intendencia analiza la capacidad de los comercializadores para reorientar su actividad hacia otras categorías de vehículos en un período razonablemente corto y sin incurrir en costos, inversiones o riesgos significativos. En este nivel adquiere especial relevancia que los concesionarios suelen encontrarse vinculados a determinadas marcas y sujetos a acuerdos comerciales o de representación, circunstancias que condicionan los modelos y categorías que pueden ofrecer.

[83] Si bien algunos concesionarios comercializan simultáneamente diferentes categorías y pueden compartir infraestructura y capacidades comerciales, esta situación no se presenta necesariamente respecto de todos los tipos de vehículos. La incorporación de una categoría que no forma parte del portafolio puede requerir nuevos acuerdos de representación, acceso a otras marcas o modelos, disponibilidad de inventario, adecuaciones en espacios de exhibición, capacitación, servicios de posventa y disponibilidad de repuestos, entre otros elementos.

[84] Por consiguiente, la existencia de concesionarios multiproducto evidencia cierto grado de flexibilidad, pero no permite concluir que todas las categorías de vehículos livianos sean intercambiables desde la oferta. La vinculación con determinadas marcas, los acuerdos comerciales y la composición de los portafolios limitan la capacidad de los comercializadores para trasladar rápidamente su oferta entre categorías. Así, el análisis de oferta no desvirtúa las diferencias previamente identificadas desde la demanda y aporta elementos que permiten considerar una delimitación diferenciada por tipo de vehículo.

[85] No obstante, atendiendo a las características concretas de la concentración, la INCCE estima que no resulta necesario adoptar una definición cerrada del mercado de producto. En consecuencia, deja abierta la delimitación del mercado de comercialización de vehículos livianos, considerando como alternativas razonables tanto un mercado agregado como eventuales segmentaciones por tipo de vehículo. Esta aproximación obedece a que la definición definitiva entre esas alternativas no modifica el análisis de los efectos competitivos de la operación.

[86] Finalmente, la Intendencia precisa que esta delimitación responde exclusivamente a las circunstancias de la presente transacción y no constituye un criterio general aplicable a futuras operaciones. Cuando una concentración presente relaciones horizontales o verticales vinculadas específicamente con una categoría de vehículos, o cuando la delimitación pueda incidir en la evaluación competitiva, corresponderá efectuar un análisis específico de sustitución de demanda y oferta y, de ser necesario, definir mercados diferenciados.

8.1.1.3. Criterio de la CRPI

[87] Esta Comisión considera que, en el nivel de comercialización de vehículos livianos, existen elementos económicos que permiten distinguir las diferentes categorías de vehículos, particularmente desde la perspectiva de la demanda, debido a las diferencias funcionales y de uso que inciden directamente en las decisiones de los adquirentes. A ello se añaden, desde la oferta, las restricciones derivadas de la vinculación de los concesionarios con determinadas marcas, modelos y acuerdos de representación, que pueden limitar una reorientación inmediata de su actividad hacia otras categorías.

[88] Sin embargo, para efectos de la presente operación, esta Comisión considera que no resulta indispensable adoptar una definición definitiva entre un mercado agregado de comercialización de vehículos livianos y mercados diferenciados por categoría. Las diferencias identificadas desde la demanda y las restricciones observadas desde la oferta han sido consideradas en el análisis; no obstante, atendiendo a las características de esta operación y a las relaciones competitivas efectivamente identificadas, resulta procedente mantener abierta la definición del mercado de producto en este nivel.

Esta conclusión se circunscribe al presente caso y no constituye un criterio general aplicable a otras operaciones de concentración.

8.2.3. Mercado de producto 3: Mercado de servicio de reparación y mantenimiento de vehículos.

[89] La INCCE caracteriza los servicios de reparación y mantenimiento de vehículos como el conjunto de prestaciones destinadas a conservar o restablecer las condiciones de funcionamiento de los automotores. Estos comprenden, entre otros, mantenimiento preventivo, reparación mecánica, servicios eléctricos y electrónicos, frenos, suspensión y dirección, diagnóstico, carrocería y pintura, así como instalación de partes, piezas y accesorios. Se trata, por tanto, de una actividad que comprende diversas prestaciones técnicamente relacionadas con la conservación y funcionamiento del vehículo.

[90] Como referencia para el análisis, la Intendencia considera precedentes internacionales que distinguen entre talleres vinculados a fabricantes o concesionarios, centros especializados de reparación rápida y talleres independientes. No obstante, dado que tales precedentes responden a contextos competitivos distintos y no establecen una delimitación concluyente, la INCCE examina las condiciones particulares de sustitución de la demanda y de la oferta existentes en Ecuador.

8.2.3.1. Sustitución de la demanda

[91] Desde una perspectiva funcional, los distintos servicios de mantenimiento y reparación no necesariamente son sustitutos entre sí, puesto que cada intervención responde a una necesidad técnica específica. Sin embargo, esta circunstancia no implica que cada servicio deba constituir un mercado relevante independiente, pues los usuarios pueden seleccionar un establecimiento que ofrezca conjuntamente diferentes prestaciones, obteniendo ventajas asociadas con menores costos de búsqueda, desplazamientos y tiempos de inmovilización del vehículo.

[92] La información recabada por la INCCE muestra que los talleres consultados prestan múltiples servicios, incluyendo mantenimiento preventivo, mecánica, electricidad, diagnóstico, carrocería, pintura y otras reparaciones. De esta forma, aunque las intervenciones específicas no sean técnicamente sustituibles entre sí, existe una dimensión competitiva común vinculada con la elección del establecimiento capaz de atender las distintas necesidades del vehículo.

[93] Esta característica adquiere especial relevancia para las empresas de alquiler de vehículos, cuya demanda de mantenimiento y reparación es recurrente debido a la administración de flotas. Para estas empresas, además del precio, resultan relevantes factores como calidad, disponibilidad, capacidad de atención y tiempos de respuesta, dado que la permanencia de un vehículo fuera de operación representa un costo económico adicional. No obstante, las particularidades de esta demanda no requieren una tecnología de prestación diferente, pues los mismos activos y capacidades utilizados para atender vehículos de consumidores individuales pueden destinarse al mantenimiento de flotas.

[94] En cuanto al tipo de prestador, la INCCE analiza la posible diferenciación entre talleres autorizados y talleres independientes. La información recopilada evidencia que varios talleres vinculados a redes de concesionarios prestan servicios tanto a clientes propios como a terceros, mientras que otros restringen su atención a sus propios clientes. En concreto, de los ocho operadores examinados, seis reportaron atender tanto a clientes propios como a terceros y dos únicamente a sus clientes, lo que evidencia que, en términos generales, la oferta de los operadores analizados no se encuentra limitada a relaciones cautivas o intragrupo.

[95] Por su parte, los talleres independientes pueden presentar mayor flexibilidad para atender vehículos de distintas marcas, siempre que dispongan de las capacidades técnicas requeridas. Para las empresas de alquiler, que administran flotas multimarca, tanto los talleres autorizados abiertos a terceros como los talleres independientes multimarca pueden constituir alternativas competitivas. En este contexto, aunque

DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP disponen de talleres especializados y multimarca a los que MAREAUTO podría acceder después de la operación, estos no se convierten automáticamente en talleres cautivos mientras continúen ofreciendo sus servicios a terceros.

8.2.3.2. Sustitución de la oferta

[96] Por el lado de la oferta, la investigación muestra que los talleres establecidos disponen de activos y capacidades —infraestructura, herramientas, equipos de diagnóstico, personal técnico y sistemas de gestión— que pueden utilizarse para prestar diferentes servicios. Asimismo, determinados procesos operativos, como recepción, diagnóstico, cotización, adquisición de repuestos, facturación y entrega, son comunes a diversas prestaciones.

[97] La evidencia recabada revela que algunos operadores pueden incorporar nuevas prestaciones en períodos relativamente cortos y con inversiones limitadas. Sin embargo, esta flexibilidad no es uniforme: determinados servicios, como carrocería y pintura, pueden requerir mayores inversiones, infraestructura especializada o períodos más prolongados de implementación. De igual manera, los talleres independientes pueden ampliar sus servicios generales, aunque enfrentan mayores restricciones cuando requieren software, herramientas, información técnica, autorizaciones o conocimientos específicos de los fabricantes.

[98] En consecuencia, la INCCE identifica un grado relevante de sustituibilidad por el lado de la oferta entre los servicios habituales de mantenimiento y reparación, especialmente cuando los talleres cuentan previamente con infraestructura, equipos y personal utilizables para diferentes prestaciones, sin desconocer que dicha sustituibilidad puede reducirse respecto de servicios que demandan capacidades especializadas.

[99] A partir del análisis conjunto de demanda y oferta, la Intendencia concluye que, aunque los distintos servicios atienden necesidades técnicas específicas, existe una dimensión competitiva común asociada con la elección del establecimiento proveedor y una capacidad relevante de los talleres para prestar múltiples servicios mediante recursos compartidos. Por ello, para efectos de esta operación, la INCCE define como mercado relevante de producto la prestación de servicios de reparación y mantenimiento de vehículos livianos, comprendiendo los talleres autorizados e independientes multimarca.

8.2.3.3. Criterio de la CRPI

[100] Esta Comisión considera que los elementos examinados sustentan la delimitación del mercado de producto propuesta por la INCCE, toda vez que, aunque las distintas intervenciones de reparación y mantenimiento responden a necesidades técnicas específicas y no son necesariamente sustituibles entre sí, existe una dimensión competitiva común determinada por la capacidad de los establecimientos para atender de manera conjunta y sucesiva las necesidades de mantenimiento y reparación de los vehículos. Esta característica adquiere particular relevancia respecto de empresas administradoras de flotas, como MAREAUTO ECUADOR, que requieren recurrentemente diversas prestaciones para mantener operativas sus unidades.

[101] Asimismo, la evidencia sobre la oferta muestra que una parte relevante de los talleres utiliza infraestructura, personal, equipos y procesos comunes para prestar múltiples servicios y, en determinados casos, puede ampliar su cartera de prestaciones sin incurrir en inversiones o modificaciones sustanciales. A ello se añade que los talleres autorizados que atienden a terceros y los talleres independientes multimarca pueden constituir alternativas de abastecimiento para empresas que administran flotas de distintas marcas.

[102] En consecuencia, esta Comisión considera adecuada, para efectos del análisis de la presente concentración, la definición del mercado relevante de producto como la prestación de servicios de

reparación y mantenimiento de vehículos livianos, comprendiendo los talleres autorizados y los talleres independientes multimarca. Esta delimitación permitirá evaluar posteriormente la relación vertical existente entre la actividad de mantenimiento y reparación desarrollada por el grupo adquirente y la demanda de estos servicios por parte de MAREAUTO ECUADOR, así como determinar si el cambio de control conjunto a control exclusivo puede generar efectos sobre las condiciones de competencia.

8.2.4. Mercado de producto 4: Mercado de servicios de alquiler de vehículos.

[103] La INCCE caracteriza el alquiler de vehículos como la puesta a disposición temporal de uno o más vehículos a cambio de una contraprestación económica, manteniendo el prestador la propiedad o disponibilidad jurídica de estos. La actividad comprende desde contratos de corta duración para necesidades puntuales de movilidad hasta contratos prolongados relacionados con la administración de flotas empresariales. Para su prestación, el operador debe gestionar, entre otros aspectos, la adquisición y renovación de la flota, mantenimiento, seguros, matriculación, logística, reservas, contratos y posterior disposición de las unidades.

[104] Como punto de partida, la información analizada identifica que la presión competitiva sobre este servicio proviene principalmente de otros operadores de alquiler o renting de vehículos livianos. En contraste, alternativas como taxis, plataformas de transporte o servicios con conductor satisfacen necesidades de desplazamiento, pero no reproducen plenamente la disponibilidad continua, autonomía y flexibilidad propias del alquiler. Asimismo, los servicios de telemetría y gestión de flotas constituyen servicios complementarios y no sustitutos, pues no proporcionan el vehículo ni los demás componentes propios del alquiler o renting.

[105] La INCCE precisa, además, que la sola existencia de empresas registradas bajo códigos de actividad vinculados con el alquiler de vehículos no permite equipararlas automáticamente con competidores efectivos, pues esa información no determina aspectos como modalidad contractual, tipo de vehículo, disponibilidad de flota, cobertura geográfica o capacidad efectiva para ejercer presión competitiva sobre MAREAUTO. Por ello, el análisis debe concentrarse en los operadores que efectivamente prestan servicios de alquiler de vehículos livianos en condiciones competitivamente comparables.

8.2.4.1. Sustitución de la demanda

[106] Desde la demanda, el alquiler satisface la necesidad de disponer temporalmente de un medio de transporte privado sin adquirir su propiedad. Entre los factores relevantes para la elección se encuentran precio, duración, categoría del vehículo, disponibilidad, ubicación de los puntos de entrega y devolución, cobertura territorial, seguros, kilometraje, mantenimiento y demás condiciones comerciales.

[107] La compra de un vehículo no constituye un sustituto suficientemente próximo, particularmente frente al alquiler de largo plazo, debido a las diferencias en inversión inicial, financiamiento, mantenimiento, seguros, depreciación y riesgos asociados a la propiedad. Del mismo modo, taxis, transporte público y servicios bajo demanda presentan diferencias respecto del alquiler en términos de autonomía, disponibilidad continua, estructura tarifaria y modalidad de utilización. En consecuencia, la INCCE circunscribe inicialmente el mercado de producto a los servicios de alquiler de vehículos livianos, excluyendo tanto la adquisición de vehículos como los servicios de transporte contratados por trayecto.

Alquiler de corto plazo y alquiler de largo plazo o renting

[108] Dentro del alquiler de vehículos livianos, la Intendencia identifica una diferencia relevante asociada con la duración del contrato. En el corto plazo, el servicio atiende necesidades temporales personales o empresariales y adquieren especial importancia la disponibilidad inmediata, ubicación, tarifa diaria o semanal, categoría del vehículo y facilidad de reserva, entrega y devolución.

[109] En cambio, el alquiler de largo plazo o renting se orienta principalmente hacia clientes corporativos que requieren vehículos durante períodos prolongados. En esta modalidad tienen mayor relevancia la tarifa mensual o costo total de utilización, continuidad operativa, mantenimiento, seguros, asistencia, vehículos sustitutos y administración integral de la flota. La información recabada señala que estos contratos suelen extenderse entre uno y cinco años y pueden incorporar servicios adicionales de matriculación, gestión de siniestros, monitoreo de flota y condiciones de terminación anticipada.

[110] Según el análisis de la INCCE, la sustitución entre ambas modalidades es limitada desde la demanda. Un usuario que necesita un vehículo durante días o semanas difícilmente sustituirá ese servicio por un contrato plurianual; de igual manera, para una empresa que requiere vehículos durante un período prolongado, sucesivos alquileres diarios o semanales no constituyen necesariamente una alternativa económicamente equivalente. Las diferencias en duración, precio, planificación financiera, servicios incluidos y distribución de riesgos sustentan, desde esta perspectiva, la consideración de mercados diferenciados.

[111] Dentro del alquiler de corto plazo, la Intendencia también examina una eventual segmentación entre personas naturales y clientes corporativos. Aunque existen diferencias en finalidad, volumen y criterios de contratación, ambos grupos demandan la disponibilidad temporal de vehículos durante períodos relativamente cortos. La evidencia recabada no muestra condiciones de sustitución suficientemente diferenciadas para justificar mercados separados, por lo que la INCCE considera que el mercado de corto plazo comprende tanto a personas naturales como a clientes corporativos.

[112] Asimismo, se observan diferencias según la categoría del vehículo: automóviles para desplazamientos urbanos, ejecutivos o de negocios; camionetas y vehículos 4x4 para actividades en zonas rurales, petroleras o de difícil acceso; y vans para transporte de grupos o personal. Estas diferencias podrían limitar la sustituibilidad para determinados usos y proporcionar elementos para una eventual segmentación adicional, aspecto que debe contrastarse con las condiciones de oferta.

8.2.4.2. Sustitución de la oferta

[113] Por el lado de la oferta, las modalidades de corto y largo plazo comparten activos y capacidades importantes, particularmente flota, adquisición y financiamiento de vehículos, mantenimiento, seguros, matriculación, gestión de siniestros, sistemas administrativos y atención comercial. La investigación identifica, además, varios operadores que participan simultáneamente en ambas modalidades, lo que demuestra la existencia de capacidades comunes.

[114] No obstante, esta coincidencia no implica una sustitución inmediata. El ingreso al renting puede requerir capacidades adicionales de financiamiento, gestión contractual, evaluación del costo total del vehículo, administración de flotas y atención de clientes corporativos. La evidencia recabada incluso identifica estimaciones de entrada que comprenden una flota de entre [redacted].

[115] De igual manera, un operador de largo plazo que pretenda ingresar al alquiler de corto plazo puede necesitar sistemas de reserva en tiempo real, puntos de entrega y devolución, atención diaria y procedimientos frecuentes de preparación y redistribución de vehículos. Por tanto, aunque ambas modalidades comparten activos básicos, la reorientación de la oferta no necesariamente puede realizarse de manera inmediata ni sin costos o riesgos significativos.

[116] Sobre la base del análisis conjunto de demanda y oferta, la INCCE se aparta de la delimitación conjunta propuesta por el operador notificante y determina que corresponde analizar separadamente: i) el mercado de alquiler de vehículos livianos de corto plazo; y ii) el mercado de alquiler de vehículos

livianos de largo plazo o renting. Esta diferenciación se sustenta principalmente en las diferencias de demanda relacionadas con duración contractual, tipo de cliente, precio, servicios incorporados, planificación financiera y asignación de riesgos, reforzadas por las limitaciones existentes para una reorientación inmediata de la oferta entre ambas modalidades.

8.2.4.3. Criterio de la CRPI

[117] Esta Comisión considera que los elementos económicos examinados permiten diferenciar los servicios de alquiler de vehículos livianos de otras alternativas de movilidad o adquisición de vehículos, puesto que el alquiler satisface una necesidad específica consistente en disponer temporalmente y con autonomía de un vehículo, sin asumir su propiedad. En consecuencia, la compra de vehículos y los servicios de transporte contratados por trayecto no ejercen una presión competitiva suficientemente próxima que justifique su inclusión en el mismo mercado relevante de producto.

[118] Dentro de los servicios de alquiler de vehículos livianos, esta Comisión considera sustentada la diferenciación entre el alquiler de corto plazo y el alquiler de largo plazo o renting. Si bien ambas modalidades comparten el vehículo como activo principal y determinadas capacidades operativas, presentan diferencias relevantes en cuanto a duración contractual, estructura de precios, perfil y necesidades de los clientes, servicios incorporados, planificación financiera y distribución de riesgos. A ello se suma que la evidencia de oferta no demuestra que los operadores puedan reorientarse de una modalidad a otra de forma inmediata y sin incurrir en costos, inversiones o riesgos adicionales significativos.

[119] Por tanto, para efectos del análisis de la presente operación de concentración, esta Comisión considera adecuado analizar separadamente: i) el mercado de servicios de alquiler de vehículos livianos de corto plazo; y, ii) el mercado de servicios de alquiler de vehículos livianos de largo plazo o renting. A su vez, con base en la evidencia recabada, no se advierte necesario segmentar adicionalmente el mercado de corto plazo según el tipo de cliente, sin perjuicio de que las eventuales diferencias por categoría de vehículo sean consideradas en la evaluación competitiva cuando resulten relevantes.

8.2.5. Mercado de producto 5: Mercado de comercialización de vehículos usados.

[120] La INCCE identifica la comercialización de vehículos usados como una actividad desarrollada por MAREAUTO ECUADOR vinculada principalmente con el ciclo de renovación de su flota de alquiler. De acuerdo con la evidencia examinada, esta actividad no constituye para MAREAUTO una línea de negocio autónoma y permanente, pues la venta de vehículos usados deriva de la disposición de unidades que han cumplido parte de su ciclo de utilización. Por ello, su participación difiere de la de un comercializador especializado que adquiere vehículos usados con el propósito habitual de revenderlos.

[121] Bajo esta consideración, la Intendencia no identifica un traslape horizontal entre MAREAUTO y DISTRIVEHIC o AUTOSHARECORP, ni una relación vertical entre la comercialización de vehículos usados y las actividades desarrolladas por las empresas del grupo adquirente. Asimismo, debido al carácter circunstancial de esta actividad, MAREAUTO no constituye una fuente permanente de presión competitiva frente a los operadores que participan habitualmente en este mercado. No obstante, la INCCE incorpora esta actividad de manera referencial para caracterizar integralmente las actividades de la empresa adquirida.

[122] Los precedentes internacionales revisados por la Intendencia reconocen que la comercialización de vehículos usados puede constituir un mercado de producto diferenciado respecto de los vehículos nuevos. Entre los elementos considerados se encuentran las diferencias en precios, características de los vehículos, gastos asociados a posventa y estructura de los canales de comercialización; particularmente, en los vehículos usados participa una variedad más amplia de oferentes, incluidos distribuidores no autorizados y personas particulares.

8.2.5.1. Sustitución de la demanda

[123] Desde la perspectiva de la demanda, los vehículos nuevos y usados satisfacen una necesidad general de movilidad y pueden presentar cierto grado de sustitución, especialmente cuando sus precios y características son comparables. Sin embargo, la INCCE identifica diferencias que limitan dicha sustituibilidad. En la adquisición de vehículos usados adquieren particular importancia variables como antigüedad, kilometraje, estado mecánico, historial de utilización, depreciación, reparaciones realizadas y vida útil remanente, factores que generan una mayor heterogeneidad entre las unidades y afectan tanto su precio como la percepción de riesgo del comprador. Los vehículos nuevos, en cambio, presentan condiciones más homogéneas y generalmente cuentan con garantías del fabricante.

[124] Dentro de los vehículos usados también se identifican diferencias entre automóviles, SUV, camionetas y furgonetas, debido a sus distintas características y funcionalidades. La elección del consumidor depende no solamente del precio, sino también de los atributos necesarios para satisfacer una determinada necesidad de movilidad, transporte de pasajeros, carga o circulación en condiciones específicas.

[125] No obstante, puede existir cierto grado de sustitución entre categorías cuando los vehículos presentan rangos de precios y funcionalidades comparables. La restricción presupuestaria puede ampliar las alternativas consideradas por el consumidor, aunque no elimina las diferencias funcionales entre categorías. Por ello, desde la demanda, la INCCE identifica elementos que podrían sustentar una eventual diferenciación del mercado de vehículos usados por categoría, cuya pertinencia debe contrastarse con las condiciones de oferta.

8.2.5.2. Sustitución de la oferta

[126] Por el lado de la oferta, los operadores dedicados habitualmente a la comercialización de vehículos usados suelen manejar portafolios integrados por distintas categorías, lo que les permite atender diferentes perfiles de demanda y modificar la composición de sus inventarios conforme a las condiciones del mercado.

[127] Asimismo, las diferentes categorías comparten, en términos generales, procesos y capacidades relacionados con adquisición o recepción de unidades, valoración, inspección, acondicionamiento, fijación de precios, publicidad, gestión documental y venta. Estas actividades pueden desarrollarse mediante infraestructura, personal y canales comerciales comunes, incluidos establecimientos físicos y plataformas digitales. En consecuencia, un operador que comercializa una determinada categoría puede incorporar otras aprovechando una parte sustancial de sus capacidades existentes.

[128] Aunque esta sustituibilidad no supone que todas las categorías sean equivalentes, la evidencia examinada no revela una especialización estructural de la oferta que impida a los comercializadores habituales participar en distintas categorías. La amplitud de los portafolios constituye, por el contrario, un elemento consistente con la utilización de capacidades comerciales comunes.

[129] A este análisis se añade una particularidad relevante de la operación: la presencia de MAREAUTO en la comercialización de vehículos usados es circunstancial, pues se origina en la renovación de los activos utilizados en su actividad principal de alquiler y no en una estrategia permanente de adquisición y reventa. En consecuencia, la INCCE no identifica que MAREAUTO ejerza una presión competitiva estructural sobre los comercializadores especializados de vehículos usados.

[130] Por estas razones, aunque desde la demanda existen diferencias entre las categorías de vehículos usados, la Intendencia considera que no resulta necesario adoptar para esta operación una delimitación más estrecha por tipo de vehículo. La sustituibilidad observada desde la oferta y, especialmente, la

naturaleza circunstancial de la actividad desarrollada por MAREAUTO determinan que una eventual segmentación no modificaría las conclusiones del análisis competitivo. Por tanto, la INCCE considera, para efectos de esta concentración, un mercado agregado de comercialización de vehículos usados livianos, sin descartar que en otros casos las condiciones de demanda y oferta puedan justificar una delimitación más estrecha.

8.2.5.3. Criterio de la CRPI

[131] Esta Comisión considera que la comercialización de vehículos usados desarrollada por MAREAUTO ECUADOR se encuentra asociada al proceso de renovación y disposición de los vehículos utilizados en su actividad principal de alquiler. Para efectos de la presente operación, lo relevante es que la investigación no identifica un traslape horizontal entre esta actividad y las desarrolladas por DISTRIVEHIC o AUTOSHARECORP, ni una relación vertical adicional que altere la estructura competitiva como consecuencia de la transacción. En tal virtud, esta actividad se considera dentro de la caracterización integral de MAREAUTO, sin atribuirle por sí sola efectos estructurales derivados de la operación analizada.

[132] Asimismo, si bien las diferencias funcionales entre automóviles, SUV, camionetas y furgonetas pueden generar distintos grados de sustituibilidad desde la demanda, las condiciones observadas por el lado de la oferta muestran que los comercializadores pueden administrar portafolios diversificados y utilizar infraestructura, personal y procesos comunes para comercializar distintas categorías de vehículos usados.

[133] En consecuencia, esta Comisión considera adecuada, para efectos específicos de la presente concentración, la delimitación del mercado de producto como un mercado agregado de comercialización de vehículos usados livianos.

[134] Adicionalmente, dado que no se identifica un traslape horizontal entre MAREAUTO ECUADOR y las empresas del grupo adquirente ni una relación vertical vinculada con esta actividad, su consideración dentro del análisis competitivo tendrá un carácter principalmente referencial, sin perjuicio de que una segmentación más estrecha pueda resultar necesaria en otros casos cuyas características competitivas así lo justifiquen.

8.3. Mercado geográfico

[135] En lo relativo a la delimitación del mercado geográfico, el artículo 5 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado (LORCPM), en concordancia con los lineamientos técnicos establecidos por la Junta de Regulación, constituye el marco normativo fundamental para determinar el alcance espacial de la competencia.

[136] Desde una perspectiva económica, este mercado se define como el área territorial, en la que los operadores económicos involucrados participan en la oferta de los bienes objeto de la presente concentración, y donde los clientes enfrentan condiciones de competencia homogéneas. Bajo este criterio, la delimitación geográfica permite identificar el ámbito de influencia donde los consumidores pueden acudir a fuentes alternativas de aprovisionamiento, permitiendo así evaluar con precisión si la operación de concentración objeto de análisis otorga a la entidad resultante la capacidad de ejercer poder de mercado unilateral en una zona determinada.

[137] En concordancia con lo dispuesto en la Resolución Nro. 011, sobre la determinación del mercado geográfico señala lo siguiente:

"(…) *Se debe analizar si las condiciones de competencia en una determinada zona donde se encuentran los clientes son suficientemente homogéneas y si se puede distinguir de las zonas vecinas. Los mercados*

geográficos pueden variar desde una dimensión local a una dimensión global dependiendo de las condiciones de competencia que enfrentan los consumidores. (…)".

[138] Con base en lo anterior a continuación se detalla y contrasta el análisis de la Intendencia respecto del ámbito geográfico de competencia de los mercados de producto identificados:

8.3.1. Mercado geográfico 1: Mercado de distribución de vehículos livianos.

[139] Del análisis desarrollado por la INCCE se desprende que la distribución de vehículos livianos presenta una dimensión geográfica nacional, debido a que el abastecimiento no se encuentra condicionado de manera significativa por la ubicación del proveedor o del comprador. Los concesionarios, empresas de alquiler y clientes corporativos pueden adquirir vehículos de proveedores ubicados en distintas provincias, mientras que los distribuidores disponen de redes comerciales, capacidades logísticas y mecanismos de traslado y redistribución de inventarios que permiten atender la demanda en diferentes zonas del país.

[140] En particular, la presencia territorial de DISTRIVEHIC y la capacidad de AUTOSHARECORP para movilizar unidades entre sus agencias evidencian que no resulta indispensable contar con vehículos físicamente disponibles en la misma localidad del adquirente. En consecuencia, la INCCE concluye que, para efectos de la presente operación, el mercado geográfico de distribución de vehículos livianos tiene alcance nacional.

8.3.1.1. Criterio de la CRPI

[141] Esta Comisión considera adecuada la delimitación geográfica nacional del mercado de distribución de vehículos livianos, puesto que las condiciones de abastecimiento, las redes de distribución y la capacidad de traslado de inventarios permiten a los compradores acceder a proveedores ubicados en distintas zonas del país. En consecuencia, la ubicación provincial o local no constituye una restricción significativa para las alternativas de suministro, por lo que corresponde considerar el territorio nacional como ámbito geográfico relevante para el análisis de la presente operación.

8.3.2. Mercado geográfico 2: Mercado de comercialización de vehículos livianos.

[142] La INCCE distingue la comercialización minorista de la distribución de vehículos, debido a que la primera se desarrolla principalmente mediante concesionarios, agencias y puntos de venta que mantienen contacto directo con el comprador. En este nivel, la proximidad adquiere especial relevancia por factores como la disponibilidad de unidades, inspección o prueba del vehículo, condiciones de entrega, garantías y servicios de posventa, de manera que las alternativas competitivas pueden variar según la localidad en la que se encuentre el consumidor.

[143] Aunque DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP cuentan con redes comerciales en distintas provincias y ciertos clientes corporativos pueden adquirir vehículos fuera de su localidad, la Intendencia considera que ello no determina un mercado nacional. La posibilidad de trasladar vehículos entre provincias no implica que los compradores finales estén dispuestos a desplazarse a localidades distantes cuando existen alternativas próximas. Por tanto, la INCCE concluye que el mercado geográfico de comercialización de vehículos livianos tiene alcance local, determinado por las zonas de influencia de los respectivos establecimientos de venta.

8.3.2.1. Criterio de la CRPI

[144] Esta Comisión considera adecuada la delimitación local del mercado geográfico de comercialización de vehículos livianos, dado que, a diferencia de la distribución, la competencia minorista se encuentra vinculada a la ubicación de los establecimientos y a las alternativas efectivamente disponibles para los

compradores en su zona de influencia. La existencia de redes comerciales en distintas provincias o la posibilidad de trasladar vehículos no resulta suficiente para configurar un mercado nacional, pues la proximidad del punto de venta y los servicios asociados a la adquisición inciden en las decisiones del consumidor. En consecuencia, para efectos de la presente operación, corresponde considerar mercados geográficos de alcance local, determinados por las respectivas zonas de influencia de los establecimientos de venta.

8.3.3. Mercado geográfico 3: Mercado de servicio de mantenimiento y reparación de vehículos.

[145] La INCCE determina que los servicios de mantenimiento y reparación presentan una dimensión geográfica local, debido a que requieren el traslado físico del vehículo al taller y la elección del establecimiento se encuentra condicionada por factores como distancia, tiempo y costos de desplazamiento. Por ello, la existencia de redes de talleres con cobertura provincial o nacional no implica que establecimientos ubicados en ciudades distintas constituyan alternativas competitivas efectivas para un mismo consumidor. Esta lógica se mantiene para las empresas de alquiler: aunque puedan contratar redes nacionales, el servicio se ejecuta mediante talleres ubicados en la localidad donde opera el vehículo.

[146] A partir de la información recabada, la Intendencia adopta, para este expediente, un radio de 10 kilómetros alrededor de cada establecimiento como aproximación razonable para identificar los talleres que pueden ejercer presión competitiva, aclarando que no constituye un umbral económico rígido. Aplicando este criterio a los talleres multimarca y abiertos a terceros del grupo adquirente, la INCCE identifica como ámbitos relevantes Quito, Guayaquil-Samborondón, Manta y Cuenca, ciudades en las que corresponde evaluar las alternativas competitivas existentes dentro de las respectivas áreas locales.

[147] En consecuencia, la INCCE concluye que el mercado geográfico de servicios de mantenimiento y reparación de vehículos livianos tiene alcance local, configurándose para la presente operación en las ciudades de Quito, Guayaquil-Samborondón, Manta y Cuenca.

8.3.3.1. Criterio de la CRPI

[148] Esta Comisión considera adecuada la delimitación local del mercado geográfico de servicios de mantenimiento y reparación de vehículos livianos, puesto que la presión competitiva depende principalmente de la proximidad y accesibilidad efectiva de los talleres para los usuarios. En este contexto, el radio de 10 kilómetros constituye, para el presente caso, una aproximación razonable para identificar las alternativas competitivas disponibles, sin que deba entenderse como un parámetro rígido aplicable a otros casos. En consecuencia, corresponde efectuar el análisis competitivo en los ámbitos locales identificados en Quito, Guayaquil-Samborondón, Manta y Cuenca.

8.3.4. Mercado geográfico 4: Mercado de servicio de alquiler de vehículos a corto plazo.

[149] La INCCE determina que el alquiler de vehículos a corto plazo presenta una dimensión geográfica local, debido a que la demanda responde generalmente a necesidades inmediatas y la capacidad de competir depende de la disponibilidad de vehículos en el lugar y momento requeridos. Aunque los operadores pueden trasladar unidades entre ciudades, esta alternativa implica mayores tiempos de entrega, costos logísticos y coordinación previa, por lo que no ofrece condiciones equivalentes a las de un proveedor con flota disponible localmente.

[150] En el caso de MAREAUTO, la evidencia muestra presencia física y disponibilidad local de flota principalmente en Quito y Guayaquil, además de actividad económica en Puerto Francisco de Orellana y Santo Domingo de los Tsáchilas. En ciudades sin disponibilidad local, el traslado de vehículos desde Quito o Guayaquil requiere planificación adicional y genera costos de transporte, lo que limita su capacidad de atender necesidades inmediatas en condiciones similares a un proveedor local. En

consecuencia, la INCCE concluye que el mercado geográfico relevante tiene alcance local y debe analizarse separadamente en Quito, Guayaquil, Puerto Francisco de Orellana y Santo Domingo.

8.3.4.1. Criterio de la CRPI

[151] Esta Comisión considera adecuada la delimitación local del mercado geográfico de servicios de alquiler de vehículos a corto plazo, puesto que la disponibilidad inmediata de flota y de infraestructura operativa en la localidad constituye un elemento determinante de la capacidad competitiva de los proveedores. La posibilidad de trasladar vehículos desde otras ciudades no resulta equivalente al abastecimiento local, debido a los mayores tiempos, costos y requerimientos logísticos que ello supone. Por tanto, para efectos de la presente operación, corresponde analizar separadamente las condiciones competitivas en Quito, Guayaquil, Puerto Francisco de Orellana y Santo Domingo.

8.3.5. Mercado geográfico 5: Mercado de servicio de alquiler de vehículos a largo plazo.

[152] La INCCE identifica que el alquiler de vehículos a largo plazo o leasing operativo presenta características distintas al alquiler de corto plazo, pues se orienta principalmente a clientes corporativos y comprende la provisión continuada de flotas junto con servicios de administración, mantenimiento, asistencia y seguros. La contratación puede gestionarse de forma centralizada y ejecutarse en distintas ciudades mediante el traslado de vehículos y redes de talleres, concesionarios y otros aliados, sin requerir infraestructura propia del proveedor en cada localidad.

[153] La evidencia recabada muestra que MAREAUTO y otros operadores pueden negociar contratos con cobertura en varias ciudades o a nivel nacional. Si bien pueden existir diferencias en disponibilidad de flota, tiempos de respuesta y soporte operativo entre localidades, estas corresponden principalmente a aspectos logísticos y no constituyen impedimentos para competir por contratos fuera de las ciudades donde mantienen infraestructura propia. En consecuencia, la INCCE concluye que el mercado geográfico de servicios de alquiler de vehículos livianos a largo plazo tiene alcance nacional.

8.3.5.1. Criterio de la CRPI

[154] Esta Comisión considera adecuada la delimitación nacional del mercado geográfico de servicios de alquiler de vehículos livianos a largo plazo, debido a que la naturaleza prolongada de los contratos permite planificar la asignación y traslado de la flota, centralizar su gestión comercial y administrativa y utilizar redes de terceros para la prestación de servicios complementarios en distintas localidades. En consecuencia, la ausencia de infraestructura propia en una determinada ciudad no constituye, por sí misma, una restricción significativa para competir por contratos de cobertura nacional, por lo que corresponde considerar al territorio ecuatoriano como el ámbito geográfico relevante para el análisis de este mercado.

8.3.6. Mercado geográfico 6: Mercado de comercialización de vehículos usados.

[155] La INCCE identifica elementos que apuntan a una dimensión geográfica predominantemente local en la comercialización de vehículos usados. La necesidad de inspeccionar físicamente cada unidad, junto con los costos y tiempos de desplazamiento, determina que la presión competitiva se ejerza principalmente entre establecimientos próximos al consumidor. Si bien los canales digitales permiten comparar ofertas ubicadas en distintas localidades, la evidencia analizada no demuestra que estos sustituyan la inspección presencial ni eliminen las restricciones derivadas de la distancia.

[156] No obstante, la Intendencia considera que no resulta necesario adoptar una delimitación geográfica concluyente para esta operación, dado que en esta actividad no se identifica un traslape horizontal ni una relación vertical entre MAREAUTO y el grupo adquirente y, por tanto, la concentración no genera

una modificación estructural de sus condiciones competitivas. En consecuencia, la definición geográfica puede mantenerse abierta sin afectar las conclusiones del análisis.

8.3.6.1. Criterio de la CRPI

[157] Esta Comisión considera que existen elementos que permiten identificar un ámbito predominantemente local en la comercialización de vehículos usados, principalmente por la relevancia de la proximidad y de la inspección física del vehículo en la decisión de compra. Sin embargo, dado que la operación no genera un traslape horizontal ni una relación vertical en esta actividad, no resulta necesario establecer una delimitación geográfica definitiva. Por tanto, para efectos de la presente concentración, esta Comisión considera procedente mantener abierta su definición geográfica, al no resultar determinante para la evaluación de los efectos competitivos de la operación.

8.4. Definición de los mercados relevantes:

[158] Con base en el análisis de sustitución de la demanda y de la oferta, así como en la evaluación de las condiciones geográficas de competencia, para la presente operación se consideran los siguientes mercados, con el alcance y las precisiones desarrollados en los apartados precedentes, incluidas las delimitaciones que se mantienen abiertas:

i. Mercado de distribución de vehículos livianos a nivel nacional;
ii. Mercado de comercialización de vehículos livianos a nivel local;
iii. Mercado de servicios de reparación y mantenimiento de vehículos a nivel local;
iv. Mercado de servicio de alquiler de vehículos a corto plazo a nivel local;
v. Mercado de servicio de alquiler de vehículos a largo plazo a nivel nacional; y,
vi. Mercado de comercialización de vehículos livianos usados, cuya delimitación geográfica exacta se mantiene abierta para esta operación, sin perjuicio de los elementos que apuntan a una dimensión predominantemente local.

9. ANALISIS ESTRUCTURAL DE LOS MERCADOS RELEVANTES

[159] De conformidad con el artículo 15 de la LORCPM, el análisis de una operación de concentración debe determinar si esta crea, modifica o refuerza poder de mercado y, de manera complementaria, si genera una disminución, distorsión u obstaculización sensible de la libre concurrencia y/o competencia.

[160] Una vez definidos los mercados relevantes, el análisis estructural constituye una primera aproximación para identificar los mercados en los que la operación produce cambios relevantes en la estructura competitiva. Para ello, se consideran las participaciones de mercado de los operadores y la variación del Índice de Herfindahl-Hirschman (HHI), conforme a los criterios establecidos en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Económica de la SCE.

[161] Los indicadores de concentración no constituyen, por sí solos, una determinación de la existencia de efectos anticompetitivos, sino que permiten identificar aquellos mercados que requieren una valoración adicional de las condiciones de competencia. En consecuencia, cuando una operación presenta variaciones relevantes del HHI, estas deben analizarse conjuntamente con la participación de la entidad resultante, la posición de sus competidores, las condiciones de entrada o expansión y las demás características relevantes del mercado.

[162] De acuerdo con el análisis efectuado por la INCCE, la evaluación estructural tiene por objeto determinar el nivel de concentración de los mercados involucrados y los cambios que podrían derivarse de la operación. En este caso, al no existir un traslape horizontal entre las actividades de los operadores económicos involucrados, la operación no genera una cuota conjunta de mercado. Por ello, en los

mercados vinculados verticalmente, las participaciones se utilizan principalmente para caracterizar la estructura competitiva y la posición individual de los operadores en cada nivel de la cadena.

[163] Respecto de los mercados de vehículos livianos, la INCCE diferencia los niveles de distribución, comercialización y alquiler. Sin embargo, para el análisis estructural considera suficiente examinar el mercado nacional de distribución de vehículos livianos, por constituir el eslabón de abastecimiento relevante para evaluar la relación vertical con MAREAUTO, ya sea que esta adquiera los vehículos directamente de distribuidores o a través del nivel de comercialización. Esta aproximación no supone integrar los mercados de distribución y comercialización ni modificar su delimitación, sino concentrar el análisis en el nivel de la cadena pertinente para valorar los potenciales efectos de la operación. Para ello, la INCCE utiliza las participaciones correspondientes a 2025 y los respectivos indicadores de concentración.

[164] En atención a que la operación no genera traslapes horizontales y a las relaciones verticales identificadas, el análisis estructural se concentrará en aquellos mercados cuya posición de las partes resulta relevante para valorar la capacidad de implementar estrategias de exclusión, sin que ello suponga desconocer los restantes mercados previamente delimitados.

9.1. Mercado relevante 1: Mercado de distribución de vehículos livianos a nivel nacional.

[165] De acuerdo con el análisis efectuado por la INCCE, la distribución y la comercialización de vehículos livianos corresponden a niveles distintos de la cadena automotriz. No obstante, para evaluar la relación vertical derivada de la operación, el análisis estructural se concentra en el mercado nacional de distribución de vehículos livianos, al constituir la principal fuente de abastecimiento para las empresas de alquiler, que pueden adquirir vehículos directamente de distribuidores o a través de concesionarios. Este enfoque no modifica la delimitación independiente de ambos mercados, sino que permite examinar el eslabón relevante para determinar las condiciones de acceso de MAREAUTO al suministro de vehículos.

Cuadro 9. Cuotas de participación en el mercado de distribución de vehículos livianos a nivel nacional

Operador económico	Cuota de participación 2025
GRUPO ELJURI	[redacted]
GENERAL MOTORS	
AMBACAR / AUTOMEKANOS	
GRUPO BACA	
DISTRIVEHIC Y AUTOSHARECORP	
AYASA	
GRUPO ROLDAN	
GRUPO MAVESA	
GRUPO SEVILLA	
ANDOR CORPORATION	
MOTRANSA	
INCHCAPE	
ALVAREZ BARBA	
GERMAN MOTORS	
AUTEC	
CHINA MOTORS	
HHI	**1.347,14**
UMBRAL DE DOMINANCIA	

Fuente: AEADE[84]
Elaboración: INCCE

[166] Para 2025, la INCCE identifica una estructura relativamente atomizada. GRUPO ELJURI registra la mayor participación con [redacted] %, seguido de GENERAL MOTORS ([redacted] %),

AMBACAR/AUTOMEKANOS ([redacted] %) y GRUPO BACA ([redacted] %); mientras que DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP alcanzan conjuntamente el [redacted] %, ubicándose en quinto lugar. Asimismo, el índice HHI de 1.347,14 refleja, según la INCCE, un grado de concentración moderado, mientras que la participación del grupo adquirente se encuentra ampliamente por debajo del umbral de dominancia de [redacted] %. Sobre esta base, la INCCE considera que existen diversas alternativas competitivas y descarta una posición de dominio de DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP en este mercado.

9.1.1. Criterio de la CRPI

[167] Del análisis estructural realizado, esta Comisión observa que el grupo adquirente mantiene una participación relativamente acotada frente a una oferta distribuida entre varios operadores de alcance nacional. En este contexto, y considerando que la operación no genera un traslape horizontal, los indicadores examinados no evidencian, por sí mismos, una capacidad significativa del grupo adquirente para controlar el abastecimiento de vehículos livianos. No obstante, por tratarse de una relación vertical, esta conclusión deberá complementarse con el análisis de los potenciales efectos de la operación, particularmente respecto de la posibilidad e incentivos para restringir el acceso de MAREAUTO o de sus competidores a fuentes alternativas de suministro.

9.2. Mercado relevante 2: Mercado de servicio de reparación y mantenimiento automotriz a nivel local.

[168] De acuerdo con el análisis efectuado por la INCCE, las participaciones de mercado fueron calculadas para los establecimientos de DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP ubicados en Quito, Guayaquil, Samborondón, Cuenca y Manta, considerando áreas de influencia de 10 km y únicamente talleres que prestan servicios multimarca tanto a clientes propios como a terceros. Para el cálculo se utilizaron las ventas correspondientes a 2025 por servicios de reparación y mantenimiento automotriz.

Cuadro 10. Cuotas de participación en el mercado de servicios de reparación y mantenimiento automotriz 2025

Ciudad	Taller	Cuota de DISTRIVEHIC
Quito	Bugambillas	[redacted]
	Cumbayá	
	El Condado	
	Granados	
	La Y	
	Mariana de Jesús	
	Mariscal Sucre	
	Occidental	
	Quicentro Sur	
	San Rafael	
	Scala	
Manta	Avenida ciento trece	
Ciudad	**Taller**	**Cuota de DISTRIVEHIC/AUTOSHARECORP**
Guayaquil	Carlos Julio Arosemena	[redacted]
	De las Américas	
	El Dorado	
	Juan Tanca Marengo	
	Orellana	
	Quick Lane El Dorado	
	Rodrigo Chávez	
	Samborondón	
Cuenca	Av. España	

Fuente: Cuestionario 2[85]
Elaboración: INCCE

[169] Los resultados muestran participaciones relativamente reducidas del grupo adquirente en los distintos mercados locales. En Quito, las cuotas fluctúan entre [redacted] % y [redacted] %, siendo Cumbayá y Scala los establecimientos con mayor participación; en Manta alcanza [redacted] %; en Guayaquil y Samborondón las participaciones se sitúan entre [redacted] % y [redacted] %; y en Cuenca alcanza [redacted] %. La INCCE precisa, además, que estas estimaciones son conservadoras, puesto que consideran únicamente las ventas de los talleres autorizados consultados y no incluyen a la totalidad de talleres independientes abiertos al público. Su incorporación ampliaría el tamaño de los mercados y, consecuentemente, reduciría las participaciones estimadas de DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP.

9.2.1. Criterio de la CRPI

[170] Esta Comisión observa que las participaciones registradas por el grupo adquirente son acotadas en los mercados locales analizados y que, además, su estimación podría estar sobredimensionada al no incorporar la totalidad de oferentes independientes. En este contexto, considerando también que la operación no genera un traslape horizontal entre las partes, los elementos estructurales examinados no evidencian riesgos competitivos derivados de la concentración en los mercados locales de reparación y mantenimiento automotriz.

9.3. Mercado relevante 3: Mercado de servicio de alquiler de vehículos livianos.

[171] De acuerdo con el análisis efectuado por la INCCE, las cuotas de participación en el mercado de alquiler de vehículos livianos a corto plazo fueron calculadas con base en las ventas netas sin impuestos correspondientes a 2025 y de manera individual para cada ciudad, atendiendo al carácter local de estos mercados. El análisis comprende Quito, Guayaquil, Puerto Francisco de Orellana y Santo Domingo, y refleja diferencias relevantes en sus respectivas estructuras competitivas a corto plazo a nivel local.

9.3.1. Mercado Geográfico de Quito

Cuadro 11. Cuotas de servicio de alquiler de vehículos livianos a corto plazo en Quito

Operador económico	Cuota de participación 2025
EXPOAUTOPARTS CÍA. LTDA.	[redacted]
ARRENDAUTO S.A.	
FINAMERICA S.A.	
MAREAUTO S.A. (ALIVO RENTING)	
CONSORCIO DEL PICHINCHA S.A CONDELPI	
PROVEALQUILERES S.A.	
RNT RENTING S.A.	
HHI	**2.992,22**
UMBRAL DE DOMINANCIA	

Fuente: Plantilla 1[88]
Elaboración: INCCE

[172] En Quito, MAREAUTO registra una participación de [redacted] %, frente a operadores con cuotas superiores, en un mercado altamente concentrado cuyo HHI alcanza 2.992,22; no obstante, la participación de MAREAUTO se encuentra [redacted] puntos porcentuales por debajo del umbral de dominancia.

9.3.2. Mercado Geográfico de Guayaquil

Cuadro 12. Cuotas de servicio de alquiler de vehículos livianos a corto plazo en Guayaquil

Operador económico	Cuota de participación 2025
EXPOAUTOPARTS CÍA. LTDA.	[redacted]
FINAMERICA S.A.	
MAREAUTO S.A. (ALIVO RENTING)	
ARRENDAUTO S.A.	
RNT RENTING S.A.	
CONSORCIO DEL PICHINCHA S.A CONDELPI	
PROVEALQUILERES S.A.	
HHI	**1.908,98**
UMBRAL DE DOMINANCIA	

Fuente: Plantilla 1[89]
Elaboración: INCCE

[173] En Guayaquil, MAREAUTO alcanza el [redacted] %, en una estructura moderadamente concentrada y con participaciones relativamente distribuidas entre varios operadores; además, su cuota se encuentra ampliamente por debajo del umbral de dominancia. La INCCE destaca que estas posiciones de mercado son preexistentes a la operación.

9.3.3. Mercado Geográfico de Puerto Francisco de Orellana

Cuadro 13. Cuotas de servicio de alquiler de vehículos livianos a corto plazo en Puerto Francisco de Orellana.

Operador económico	Cuota de participación 2025
MAREAUTO S.A. (ALIVO RENTING)	100,00%

Fuente: Plantilla 1[90]
Elaboración: INCCE

[174] Una situación distinta se presenta en Puerto Francisco de Orellana, donde MAREAUTO es el único operador identificado y concentra el 100 % del mercado.

[175] Conforme lo señala la Intendencia, esta estructura de mercado es preexistente a la modificación de la calidad del control y la operación no incorpora a otro operador de alquiler de vehículos. Por tanto, la adquisición del control exclusivo no genera una adición horizontal, por lo que la participación de mercado y el valor del HHI permanecen inalterados antes y después de la operación. En consecuencia, la operación no incrementa directamente la concentración horizontal existente en este mercado.

9.3.4. Mercado Geográfico de Santo Domingo

Cuadro 14. Cuotas de servicio de alquiler de vehículos livianos a corto plazo en Santo Domingo.

Operador económico	Cuota de participación 2025
MAREAUTO S.A. (ALIVO RENTING)	[redacted]
PROVEALQUILERES S.A.	
HHI	**6.328,89**
UMBRAL DE DOMINANCIA	

Fuente: Plantilla 1[91]
Elaboración: INCCE

[176] En Santo Domingo, MAREAUTO registra una participación de [redacted] %, frente al [redacted] % de PROVEALQUILERES, configurándose igualmente una estructura altamente concentrada. Sin embargo, la INCCE señala que estas posiciones también son preexistentes a la transacción y que la operación no incorpora un nuevo competidor ni genera una adición horizontal, por lo que las cuotas de MAREAUTO y los niveles de concentración permanecen inalterados como consecuencia de la operación.

9.3.5. Criterio de la CRPI

[177] Esta Comisión observa que las condiciones competitivas difieren sustancialmente entre los mercados locales analizados, destacándose particularmente las elevadas participaciones de MAREAUTO en Puerto Francisco de Orellana y Santo Domingo. No obstante, desde una perspectiva estrictamente estructural, tales posiciones no son consecuencia de la operación de concentración, sino que existían previamente, y el cambio de control conjunto a control exclusivo no produce una adición horizontal ni incrementa directamente los niveles de concentración en estos mercados. En consecuencia, las elevadas participaciones identificadas constituyen un elemento relevante para el análisis, pero sus eventuales implicaciones competitivas deberán examinarse en función de los posibles efectos verticales derivados de la operación, antes que como resultado de un incremento de concentración horizontal.

9.4. Mercado relevante 4: Mercado de servicio de alquiler de vehículos livianos a largo plazo a nivel nacional.

[178] Del análisis estructural desarrollado por la INCCE se desprende que, para 2025, MAREAUTO constituye el principal operador del mercado nacional de alquiler de vehículos livianos a largo plazo, con una participación de [redacted] %, seguido de cerca por CONSORCIO DEL PICHINCHA S.A. CONDELPI, con [redacted]%; mientras que los restantes competidores registran participaciones inferiores al [redacted] %.

Cuadro 15. Cuotas de servicio de alquiler de vehículos livianos a largo plazo a nivel nacional.

Operador económico	Cuota de participación 2025
MAREAUTO S.A. (ALIVO RENTING)	[redacted]
CONSORCIO DEL PICHINCHA S.A CONDELPI	
RNT RENTING S.A.	
EXPERTIA CORPORATIVA S.A.	
FINAMERICA S.A.	
ARRENDAUTO S.A.	
ENAERENTACAR S.A.	
HHI	**2.750,87**
UMBRAL DE DOMINANCIA	

Fuente: Plantilla 1[92]
Elaboración: INCCE

[179] El mercado registra un HHI de 2.750,87 puntos; sin embargo, la INCCE determina que esta estructura de concentración es preexistente a la operación y no se modifica como consecuencia de esta, debido a que el adquirente no aporta una participación adicional en el mercado de alquiler a largo plazo. Por tanto, no existe una adición horizontal de cuotas y el HHI permanece inalterado antes y después de la concentración. Asimismo, la participación de MAREAUTO se encuentra por debajo del umbral de dominancia de [redacted]%, y la diferencia respecto de su principal competidor, CONDELPI, es de aproximadamente [redacted] puntos porcentuales, evidenciando la presencia de un competidor con una posición cercana.

9.4.1. Criterio de la CRPI

[180] Esta Comisión observa que, si bien el mercado presenta un nivel relevante de concentración y MAREAUTO ocupa la primera posición, tales condiciones no son consecuencia de la operación analizada, pues el cambio de control no incorpora una cuota adicional ni altera la estructura horizontal preexistente. Además, la participación de MAREAUTO se mantiene por debajo del umbral de dominancia y existe un competidor con una cuota cercana. En consecuencia, desde una perspectiva estructural, la operación no evidencia un incremento de la concentración horizontal en este mercado, sin perjuicio de que la posición de MAREAUTO deba ser considerada posteriormente al evaluar los potenciales efectos verticales derivados de la concentración.

10. POTENCIALES EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN

[181] Conforme al análisis estructural desarrollado en la sección precedente por la INCCE, la operación no genera traslapes horizontales entre las actividades de las partes. No obstante se identifican relaciones verticales entre: i) la actividad de distribución de vehículos desarrollada por DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP, como eslabón relevante de abastecimiento, y los servicios de alquiler de vehículos livianos a corto y largo plazo prestados por MAREAUTO, aguas abajo; y, ii) los servicios de mantenimiento y reparación prestados por empresas del grupo adquirente y la operación de la flota de MAREAUTO. En consecuencia, corresponde examinar si el cambio de control conjunto a control exclusivo podría otorgar al grupo adquirente la capacidad y los incentivos para implementar estrategias

de exclusión o cierre que produzcan efectos significativos sobre la competencia.

10.1. Análisis de posibles efectos verticales entre la distribución de vehículos y los servicios de alquiler de vehículos a corto y largo plazo.

[182] La INCCE identifica una relación vertical preexistente entre las actividades de distribución de vehículos de DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP, aguas arriba, y los servicios de alquiler de vehículos de MAREAUTO, aguas abajo. Sin embargo, la operación modifica la calidad del control, al pasar de control conjunto a control exclusivo, permitiendo que el grupo adquirente adopte unilateralmente decisiones relacionadas con la adquisición y renovación de la flota de MAREAUTO. Por ello, la Intendencia analiza si este cambio podría generar o reforzar estrategias de exclusión mediante cierre de insumos o cierre de clientes, considerando para ello la capacidad, los incentivos y los posibles efectos sobre la competencia.

[183] Respecto del cierre de insumos, la INCCE determina que DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP mantienen conjuntamente una participación de [redacted] % en el mercado nacional de distribución de vehículos, nivel que no les otorgaría capacidad suficiente para restringir significativamente el abastecimiento de los competidores de MAREAUTO. Esto se sustenta, además, en la existencia de múltiples importadores, distribuidores y concesionarios alternativos a los cuales pueden acudir las empresas de alquiler para conformar o renovar sus flotas.

[184] En cuanto al cierre de clientes, la Intendencia señala que las empresas de alquiler representan únicamente una parte de la demanda nacional de vehículos, que también comprende consumidores individuales, empresas, instituciones públicas y privadas y otros administradores de flotas. En este sentido, no se evidencia que MAREAUTO constituya un comprador indispensable para que otros distribuidores mantengan una escala eficiente de operación. Por ello, aun cuando MAREAUTO concentrara sus adquisiciones en empresas relacionadas, los distribuidores competidores conservarían una amplia base alternativa de clientes.

[185] En consecuencia, para la INCCE, las elevadas participaciones que MAREAUTO registra en determinados mercados locales de alquiler no se traducen en capacidad para cerrar el acceso a insumos o clientes. La participación limitada del grupo adquirente en la distribución nacional, la presencia de proveedores alternativos y el peso acotado de las empresas de alquiler dentro de la demanda total permiten descartar riesgos significativos de exclusión vertical derivados de la operación.

10.1.1. Criterio de la CRPI

[186] *Esta Comisión considera que, si bien el cambio de control conjunto a exclusivo permitirá al grupo adquirente adoptar unilateralmente decisiones sobre el abastecimiento de MAREAUTO, no se evidencian condiciones suficientes para implementar estrategias de cierre con efectos significativos sobre la competencia. La participación de DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP en la distribución nacional de vehículos es limitada, existen fuentes alternativas de abastecimiento y no se ha identificado que MAREAUTO constituya un cliente indispensable para los distribuidores competidores. En particular, la identificación de proveedores alternativos no se limita a una referencia general al sector automotor. El cuadro 6 del Informe SCE-IGT-INCCE-2026-25 registra que Grupo Eljuri, General Motors, Ambacar/Automekanos, Grupo Baca, AYASA, Grupo Roldán y Grupo Mavesa ofertan automóviles, camionetas, SUV y vans. A su vez, el análisis de efectos de la INCCE identifica a estos operadores como alternativas de abastecimiento para las empresas de alquiler. Por tanto, existen proveedores activos en las categorías examinadas, y no únicamente una posibilidad hipotética de ingreso o de ampliación de portafolios. Este elemento se valora conjuntamente con las condiciones de acceso al suministro, sin asumir que la participación agregada de DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP sea idéntica en cada categoría.*

[187] En consecuencia, aun ante la eventual existencia de incentivos para favorecer el abastecimiento

intragrupo, la ausencia de capacidad suficiente para generar un cierre efectivo permite descartar riesgos significativos de exclusión vertical derivados de la operación.

10.2. Análisis de posibles efectos verticales entre los servicios de reparación y mantenimiento y los servicios de alquiler de vehículos.

[188] La Intendencia considera que la relación vertical entre los servicios de reparación y mantenimiento prestados por empresas del grupo adquirente y las actividades de alquiler desarrolladas por MAREAUTO es preexistente a la operación. No obstante, el paso de control conjunto a control exclusivo permitirá al grupo adquirente adoptar unilateralmente decisiones relacionadas con la contratación de los servicios necesarios para el mantenimiento de la flota de MAREAUTO, razón por la cual se examinan posibles riesgos de cierre de insumos y de clientes.

[189] En cuanto al cierre de insumos, la Intendencia determina que las participaciones del grupo adquirente en los mercados locales de reparación y mantenimiento son reducidas y que existe una oferta alternativa conformada por talleres autorizados e independientes multimarca. En consecuencia, el grupo adquirente no tendría capacidad suficiente para restringir significativamente el acceso de los competidores de MAREAUTO a estos servicios.

[190] En cuanto al cierre de clientes, la demanda de reparación y mantenimiento proviene de una pluralidad de consumidores individuales, clientes corporativos y otros administradores de flotas; por ello, una eventual concentración de los requerimientos de MAREAUTO en talleres relacionados no privaría a los talleres competidores de una base suficiente de clientes para continuar operando en el mercado.

10.2.1. Criterio de la CRPI

[191] Esta Comisión observa que, si bien el control exclusivo permitirá al grupo adquirente decidir unilateralmente sobre la contratación de los servicios de mantenimiento de la flota de MAREAUTO, las condiciones estructurales identificadas no evidencian capacidad suficiente para implementar estrategias de exclusión con efectos significativos sobre la competencia. En particular, las reducidas participaciones del grupo adquirente, la existencia de talleres alternativos y la diversidad de clientes disponibles permiten concluir que no se advierten riesgos significativos de cierre de insumos ni de clientes derivados de esta relación vertical.

11. CRITERIOS PARA LA DECISIÓN RESPECTO DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN

[192] Con base en el análisis efectuado y en la evidencia que obra en el expediente administrativo, esta Comisión considera que la metodología empleada por la INCCE, así como las conclusiones derivadas del análisis de los mercados relevantes, la estructura competitiva y los efectos de la operación, se encuentran debidamente sustentadas desde una perspectiva técnica y económica.

[193] Para esta valoración económica, esta Comisión considera adicionalmente el Informe SCE-CRPI-ECO-2026-014, de 23 de septiembre de 2026, suscrito por la Econ. Soraya Sevilla, Analista Económica de esta Comisión. Sus fundamentos se valoran conjuntamente con el Informe SCE-IGT-INCCE-2026-25, en los aspectos expresamente desarrollados en esta resolución, correspondiendo a la Comisión la adopción de la decisión y la determinación de sus fundamentos jurídicos.

[194] En consecuencia, al no advertirse elementos que desvirtúen dicho análisis, esta Comisión acoge las conclusiones de la INCCE en los aspectos desarrollados en la presente resolución. Para adoptar su decisión, la Comisión considera los siguientes apartados de análisis, los cuales, para efectos expositivos, sistematizan los distintos elementos examinados y no sustituyen los criterios legales previstos en el artículo 22 de la LORCPM, cuyo cumplimiento se valora de manera integral a través de los siguientes criterios de análisis:

11.1. Criterio 1. Naturaleza, alcance y cambio de control.

[195] La operación consiste en la adquisición por DISTRIVEHIC DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.S. del 49,99 % del capital social de MAREAUTO S.A., actualmente perteneciente a MAREAUTO ECUADOR HOLDINGS S.A.S. Como resultado, el grupo económico al que pertenecen DISTRIVEHIC y CORPORACIÓN MARESA HOLDING S.A.S. concentrará prácticamente la totalidad del capital social de MAREAUTO y podrá adoptar por sí solo las decisiones que requieren la mayoría estatutaria del 70 %. En consecuencia, la operación supone el paso de control conjunto a control exclusivo y configura una operación de concentración económica conforme al literal c) del artículo 14 de la LORCPM, en concordancia con el artículo 12 del RLORCPM.

11.2. Criterio 2. Obligatoriedad de notificación.

[196] La operación se encuentra sometida al régimen de notificación obligatoria previa. El volumen de negocios en Ecuador de los operadores partícipes, correspondiente al ejercicio económico 2025, asciende a USD 1.276.353.978, valor que supera el umbral de USD 96.400.000 establecido para 2026.

[197] Asimismo, se verifica la condición prevista en el literal b) del artículo 16 de la LORCPM, debido a que MAREAUTO registra participaciones superiores al 30 % en los mercados locales de alquiler de vehículos livianos a corto plazo de Santo Domingo y Puerto Francisco de Orellana. Para efectos de este umbral, el cambio de control conjunto a exclusivo constituye una adquisición de cuota conforme al artículo 15 del RLORCPM.

11.3. Criterio 3. Naturaleza de las relaciones competitivas.

[198] La operación no presenta traslapes horizontales entre las actividades económicas de las partes, por lo que no supone la eliminación de un competidor independiente ni genera una adición horizontal de cuotas.

[199] No obstante, se identifican relaciones verticales entre: i) las actividades de distribución de vehículos desarrolladas por DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP y los servicios de alquiler de vehículos prestados por MAREAUTO; y, ii) los servicios de reparación y mantenimiento prestados por empresas del grupo adquirente y las necesidades asociadas a la operación y mantenimiento de la flota de MAREAUTO. Estas relaciones constituyen el principal ámbito de análisis de los potenciales efectos competitivos de la transacción.

11.4. Criterio 4. Mercados relevantes.

[200] Para evaluar los efectos de la operación, esta Comisión considera los mercados examinados en el capítulo VIII de esta resolución, conforme al alcance allí establecido y a las precisiones efectuadas respecto de las delimitaciones que se mantienen abiertas:

i. Distribución de vehículos a nivel nacional;
ii. Comercialización de vehículos a nivel local;
iii. Servicios de reparación y mantenimiento automotriz a nivel local;
iv. Alquiler de vehículos a corto plazo a nivel local;
v. Alquiler de vehículos a largo plazo a nivel nacional; y,
vi. Comercialización de vehículos livianos usados, cuya delimitación geográfica exacta se mantiene abierta para esta operación, sin perjuicio de los elementos que apuntan a una dimensión predominantemente local.

[201] Esta delimitación permite examinar de manera diferenciada los distintos eslabones de la cadena automotriz y, particularmente, las relaciones verticales entre las actividades desarrolladas por el grupo adquirente y aquellas en las que participa MAREAUTO.

11.5. Criterio 5. Condiciones estructurales de los mercados.

[202] El análisis estructural no evidencia modificaciones horizontales atribuibles a la operación. En el mercado nacional de distribución de vehículos, existe una pluralidad de operadores relevantes y DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP alcanzan conjuntamente una participación de [redacted] %, sin evidenciar una posición que les permita controlar significativamente el abastecimiento.

[203] En los mercados locales de reparación y mantenimiento automotriz, las participaciones del grupo adquirente son reducidas y existe oferta alternativa proveniente de talleres autorizados e independientes multimarca.

[204] Respecto del alquiler de vehículos a corto plazo, MAREAUTO registra participaciones menores en Quito y Guayaquil y posiciones elevadas en Puerto Francisco de Orellana y Santo Domingo. Sin embargo, estas últimas son preexistentes a la operación y no se incrementan como consecuencia de la transacción. De igual manera, en el mercado nacional de alquiler de vehículos a largo plazo, MAREAUTO registra una participación de [redacted] %, seguida de cerca por CONDELPI con [redacted] %, sin que la operación produzca una adición horizontal o altere el HHI existente.

[205] En este contexto, la estructura de los mercados examinados, la presencia de operadores competidores y la disponibilidad de alternativas de abastecimiento permiten considerar que la operación no compromete el mantenimiento de la libre concurrencia, en los términos previstos en el numeral 3 del artículo 22 de la LORCPM.

11.6. Criterio 6. Efectos verticales entre distribución y alquiler de vehículos.

[206] El cambio de control conjunto a exclusivo otorga al grupo adquirente la posibilidad de adoptar unilateralmente decisiones relacionadas con la adquisición y renovación de la flota de MAREAUTO. Sin embargo, esta circunstancia no resulta suficiente para configurar un riesgo significativo de cierre de insumos.

[207] La participación conjunta de DISTRIVEHIC y AUTOSHARECORP en la distribución nacional de vehículos es limitada y los competidores de MAREAUTO disponen de múltiples alternativas de abastecimiento provenientes de otros importadores, distribuidores y concesionarios. Por ello, el grupo adquirente no evidencia capacidad suficiente para restringir significativamente el acceso de los competidores de MAREAUTO a los vehículos necesarios para sus actividades.

[208] Tampoco se evidencia un riesgo significativo de cierre de clientes, debido a que MAREAUTO representa únicamente una parte de la demanda nacional de vehículos y los distribuidores competidores mantienen acceso a una amplia base de compradores. En consecuencia, una eventual concentración de las adquisiciones de MAREAUTO en empresas relacionadas no tendría entidad suficiente para excluir a proveedores rivales.

11.7. Criterio 7. Efectos verticales entre reparación, mantenimiento y alquiler.

[209] La relación entre los servicios de reparación y mantenimiento del grupo adquirente y las actividades de MAREAUTO también es preexistente. Aunque el control exclusivo permitirá al grupo adquirente decidir unilateralmente sobre la contratación de estos servicios para su flota, las condiciones de mercado no evidencian capacidad suficiente para desarrollar una estrategia significativa de exclusión.

[210] Las participaciones del grupo adquirente en los mercados locales de reparación y mantenimiento son reducidas y existen talleres autorizados e independientes multimarca que constituyen alternativas para los competidores de MAREAUTO.

[211] Asimismo, MAREAUTO no representa una proporción de la demanda de estos servicios capaz de privar a los talleres competidores de una base suficiente de clientes. Por consiguiente, no se identifican riesgos significativos de cierre de insumos ni de clientes en esta relación vertical.

[212] Del análisis económico integral se desprende que la operación implica un cambio de control conjunto a control exclusivo sobre MAREAUTO S.A., sin incorporar traslapes horizontales entre competidores independientes ni generar una acumulación de participaciones atribuible a la transacción.

[213] Si bien el control exclusivo permitirá al grupo adquirente adoptar unilateralmente determinadas decisiones relacionadas con el abastecimiento, mantenimiento y renovación de la flota de MAREAUTO, las condiciones estructurales de los mercados analizados no evidencian capacidad suficiente para implementar estrategias de cierre de insumos o de clientes capaces de producir efectos anticompetitivos significativos.

[214] En particular, la participación limitada del grupo adquirente en la distribución nacional de vehículos, la existencia de fuentes alternativas de abastecimiento, la disponibilidad de talleres alternativos de reparación y mantenimiento, la diversidad de compradores y el carácter preexistente de las posiciones de MAREAUTO en los mercados de alquiler limitan la capacidad de la entidad resultante para excluir eficazmente a operadores rivales.

[215] En consecuencia, desde la perspectiva económica, no se identifican elementos que permitan prever que el cambio de control analizado cree o refuerce poder de mercado o produzca una disminución sensible, distorsión u obstaculización de la competencia en los mercados examinados.

11.8. Criterio 8. Contribuciones de la operación, diversificación del capital social y participación de los trabajadores.

[216] De conformidad con el artículo 22, numeral 5, literal f), de la LORCPM, en concordancia con el artículo 21 de su Reglamento de aplicación, corresponde valorar la contribución de la operación a la diversificación del capital social y ponderar el grado de participación de los trabajadores en dicho capital, considerando la situación anterior a la transacción y las modificaciones que se producirían como consecuencia de su ejecución.

[217] Conforme a la información societaria recogida en los cuadros 1 y 3 del Informe SCE-IGT-INCCE-2026-25, no se identifica participación accionaria directa de los trabajadores en DISTRIVEHIC DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.S. ni en MAREAUTO S.A. Asimismo, de las condiciones de la operación examinada no se desprende que la transacción contemple la incorporación de los trabajadores al capital social de dichas compañías.

[218] Respecto de la diversificación del capital social, la operación supone la sustitución de MAREAUTO ECUADOR HOLDINGS S.A.S. por DISTRIVEHIC DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.S. como accionista de MAREAUTO S.A. Al pertenecer la adquirente al mismo grupo económico que CORPORACIÓN MARESA HOLDING S.A.S., la transacción reúne bajo un mismo grupo económico las participaciones anteriormente vinculadas a los dos grupos que ejercían control conjunto. En consecuencia, la operación no aporta una diversificación del capital entre grupos económicos independientes ni genera una participación accionaria de los trabajadores.

[219] Ponderadas estas circunstancias, esta Comisión no atribuye a la operación una contribución favorable bajo el criterio previsto en el artículo 22, numeral 5, literal f), de la LORCPM. No obstante, la ausencia de dicho aporte no constituye, por sí sola, una razón suficiente para denegar la operación o subordinarla a la incorporación de trabajadores como accionistas, puesto que las disposiciones examinadas establecen un deber de valoración, sin fijar un porcentaje mínimo de participación laboral

como requisito de autorización. Esta conclusión se considera conjuntamente con los demás criterios legales y con los resultados del análisis competitivo desarrollado en la presente resolución.

[220] En cuanto a las restantes contribuciones previstas en el numeral 5 del artículo 22 de la LORCPM, esta Comisión no sustenta la autorización en mejoras productivas, comerciales, tecnológicas o de bienestar que no hayan sido acreditadas, ni invoca beneficios hipotéticos para compensar efectos restrictivos. La conclusión favorable se fundamenta en la evaluación de las condiciones de competencia y de los efectos atribuibles a la operación, de la cual no se han identificado riesgos competitivos significativos que justifiquen su denegación o subordinación.

[221] De la valoración integral de los criterios previstos en el artículo 22 de la LORCPM, esta Comisión concluye que: **i)** las condiciones estructurales examinadas permiten identificar la existencia de competencia y de operadores alternativos en los mercados relevantes; **ii)** la operación no otorga al grupo adquirente una capacidad adicional que permita prever la creación o el reforzamiento de poder de mercado como consecuencia de la transacción; **iii)** la estructura de los mercados, la presencia de competidores y las alternativas de abastecimiento y contratación permiten mantener la libre concurrencia; **iv)** el cambio de control conjunto a control exclusivo no genera una acumulación horizontal de participaciones ni riesgos verticales significativos de cierre de insumos o de clientes capaces de producir una disminución sensible, distorsión u obstaculización de la competencia; y, **v)** no se han acreditado contribuciones adicionales de las previstas en el numeral 5 del artículo 22 que deban ser consideradas como fundamento de la autorización, habiéndose ponderado expresamente la diversificación del capital social y la participación de los trabajadores. En consecuencia, por los fundamentos fácticos, económicos y jurídicos desarrollados en la presente resolución, no se identifican elementos atribuibles a la operación que justifiquen su denegación o subordinación, por lo que corresponde autorizarla de conformidad con los artículos 21 y 22 de la LORCPM, por tal razón esta Comisión de Resolución de Primera Instancia:

RESUELVE:

PRIMERO.- AUTORIZAR la operación de concentración económica notificada por DISTRIVEHIC DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.S., consistente en la adquisición del 49,99 % de las acciones del capital social de MAREAUTO S.A.; operación que determina que el grupo económico encabezado por CORPORACIÓN MARESA HOLDING S.A.S., al que pertenece DISTRIVEHIC, pase de control conjunto a control exclusivo sobre MAREAUTO S.A. En consecuencia, la operación configura una concentración económica en los términos del literal c) del artículo 14 de la LORCPM, de conformidad con los artículos 21 y 22 de la LORCPM, 20.1 y 21 de su Reglamento y 31 del Instructivo de Gestión Procesal Administrativa de la SCE.
SEGUNDO.- DECLARAR la presente resolución como confidencial.

TERCERO.- AGREGAR la presente resolución en su parte confidencial, al expediente.

CUARTO.- DISPONER a la analista económica que, en el término de un (1) día, elabore la versión no confidencial y pública de la presente resolución. Para el efecto, la Secretaría de Sustanciación deberá comunicar la presente disposición para su cumplimiento.

QUINTO.- AGREGAR al expediente en su parte reservada la versión no confidencial de la presente resolución.

SEXTO.- MANTENER la confidencialidad de toda la documentación e información previamente declarada en la **INTENDENCIA NACIONAL DE INVESTIGACIÓN Y CONTROL DE CONCENTRACIONES ECONÓMICAS**, lo cual será considerado por la Secretaría de Sustanciación de la CRPI al momento de ordenar el expediente y clasificar la documentación en el Gestor Procesal.

SÉPTIMO.- NOTIFICAR la presente Resolución, a las siguientes partes:
i. En su versión no confidencial y pública al operador económico **DISTRIVEHIC DISTRIBUIDORA DE VEHÍCULOS S.A.S.**: dcastelo@bustamantefabara.com; kirinag@bustamantefabara.com; csanchez@bustamantefabara.com; cmera@bustamantefabara.com; jromero@bustamantefabara.com; señalados en el acto de inicio y proporcionados en el memorando Nro. SCE-IGT-INCCE-DNCCE-2026-112.
ii. En su versión confidencial a la **INTENDENCIA NACIONAL DE CONTROL DE CONCENTRACIONES ECONÓMICAS** dentro del expediente SCE-IGT-INCCE-12-2026 en el Gestor Procesal, por medio de **SECRETARÍA GENERAL**.

Notificación que se efectuará de conformidad con lo descrito en el segundo inciso del artículo 164 del Código Orgánico Administrativo, en concordancia con el artículo 66 del Código Orgánico General de Procesos, y con la Disposición General Segunda de la Resolución Nro. SCPM-DS-2020-026, de 03 de julio de 2020, que determina: *"Para notificaciones se priorizará el uso de los correos electrónicos señalados por los operadores económicos. Los órganos de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, instarán a los operadores económicos y a los ciudadanos en general a señalar correos electrónicos para notificaciones"*.
OCTAVO.- ORDENAR a la Secretaría de Sustanciación de la CRPI, que una vez transcurrido el tiempo para que la presente resolución cause estado en sede administrativa, siente la razón correspondiente dejando constancia en el expediente.
NOVENO.- ORDENAR a la Secretaría de Sustanciación de la CRPI que, cumplido lo dispuesto en el acápite anterior, en el término de dos (2) días remita mediante memorando institucional a Secretaría General de la SCE la versión no confidencial y pública de la presente resolución, junto con el formulario correspondiente, para su publicación en la página web institucional y, de corresponder conforme a la normativa interna, en el Registro Oficial.
Para el efecto, remitirá el texto de la presente resolución en su versión no confidencial y pública, en el formato que requiera Secretaría General para cumplir con la publicación.
DÉCIMO.- DEJAR CONSTANCIA que, mediante memorando Nro. SCE-DS-SG-2026-283 de 20 de abril de 2026, el Secretario General de la SCE certificó que NO existe una sección denominada "Gaceta Oficial"; por tanto, no se ordena la publicación de la presente resolución en dicha sección.

UNDÉCIMO.- ARCHIVAR el presente expediente administrativo, una vez que por la Secretaría de Sustanciación se haya dado cumplimiento a lo dispuesto en la presente actuación.
Para el efecto, la Secretaría de Sustanciación de la CRPI realizará las gestiones correspondientes para ordenar el expediente y clasificar la información de ser el caso, y remitir el expediente para custodia de Secretaría General de la SCE, de conformidad con la normativa interna emitida para el efecto.
DUODÉCIMO.- ORDENAR que la **Abg. Andrea Castillo Vallejo**, continúe actuando en calidad de secretaria de sustanciación, dentro del presente expediente, quien se encargará de la notificación, emisión de las razones, conferir las certificaciones correspondientes, ordenar el expediente y ejecutar las disposiciones constantes en la presente actuación administrativa.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.-

F: Dr. Marco Landázuri Álvarez, **COMISIONADO;** Dra. Ingreed Cajas Torres **COMISIONADA;** Msc. Miguel Cumbicus Jiménez, **COMISIONADO;** Dr. Ángel Núñez López, **COMISIONADO;** Dr. Marcelo Ortega Rodríguez, **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE RESOLUCIÓN DE PRIMERA INSTANCIA**
Versión elaborada por:

Econ. Isabel Sevilla Silva
Analista Económico CRPI

Versión revisada por:

Mgs. Freddy Pacheco
Analista Jurídico CRPI

Versión aprobada por:

Dra. Ingreed Cajas Torres
COMISIONADA

SUPERINTENDENCIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA. - SECRETARÍA GENERAL. - Certifico que la presente resolución fue firmada el 25 de septiembre de 2026, 15h00 por el Dr. Ángel Gonzalo Núñez López, Comisionado; Dr. Marco Landázuri Álvarez, Comisionado; Dra. Ingreed Cajas Torres, Comisionada; Msc. Miguel Cumbicus Jiménez, Comisionado; y, Dr. Marcelo Ortega Rodríguez, Presidente de la Comisión de Resolución de Primera Instancia, de conformidad con los archivos correspondientes, a los cuales me remito en caso de ser necesario**. Lo Certifico.-**

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
JORGE MARCELO ROJAS SALAZAR

Ab. Jorge Marcelo Rojas Salazar.
Secretario General.
Superintendencia de Competencia Económica.



Mgs. Jaqueline Vargas Camacho
DIRECTORA (E)

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Atención ciudadana
Telf.: 3941-800
Ext.: 3134

www.registroficial.gob.ec

JL/FA

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.