

INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N- 238 FMC/GRUPO AIXAM

Con fecha 19 de abril de 2002 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición por parte de la sociedad francesa FINANCIERE NORBERT DENTRESSANGLE, S.A. (en adelante FND), a través de su filial al 99,80% FMC, S.A., de la totalidad de las acciones del grupo francés AIXAM MEGA, S.A. y de todas sus filiales (en adelante Grupo AIXAM).

Dicha notificación ha sido realizada por FND según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia por superar el umbral establecido en el artículo 14.1 a). A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

El artículo 15 bis de la Ley 16/1989 establece que: "El Ministro de Economía, a propuesta del Servicio de Defensa de la Competencia, remitirá al Tribunal de Defensa de la Competencia los expedientes de aquellos proyectos u operaciones de concentración notificados por los interesados que considere pueden obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado, para que aquél, previa audiencia, en su caso, de los interesados dictamine al respecto".

Asimismo, se añade: "Se entenderá que la Administración no se opone a la operación si transcurrido un mes desde la notificación al Servicio, no se hubiera remitido la misma al Tribunal".

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, el notificante solicita que, en el caso de que el Ministro de Economía resuelva remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia, se levante la suspensión de la ejecución de la operación.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **20 de mayo de 2002** inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de la sociedad francesa FINANCIERE NORBERT DENTRESSANGLE, S.A. (FND), a través de su filial al 99,80% FMC, S.A., de la totalidad de las acciones del grupo francés AIXAM MEGA, S.A. y de todas sus filiales (Grupo AIXAM)



El Grupo AIXAM está compuesto por tres sociedades principales: Aixam, CIV y Carmetal. Antes del cierre de la operación, AIXAM adquirirá la totalidad de las acciones de CIV y Carmetal, de tal forma que una vez ejecutada esta operación, FND, a través de FMC (sociedad creada al efecto), adquirirá la propiedad de AIXAM y de todas sus filiales.

Finalmente, cabe resaltar que la ejecución de la operación está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia de Portugal y España.

II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

II.1. Cláusula de no competencia

El acuerdo firmado entre las partes contempla una cláusula de no competencia por el que los vendedores se comprometen en todo el territorio de la Unión Europea a no ejercer directa ni indirectamente actividades que pudieran competir con la actividad de las sociedades adquiridas durante un plazo de tres años.

El apartado 5 del artículo 15.bis de la Ley 16/1989 establece que: “podrán entenderse comprendidas dentro de una operación determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”.

El TDC en su Informe de 2 de marzo de 1993, asumiendo los criterios de la Comisión de la UE recogidos en su Comunicación de 1990¹, consideró que la existencia de determinados pactos de no competencia es consustancial a los negocios jurídicos de adquisición de establecimientos mercantiles, por lo que no es posible separar el tratamiento de dichos pactos del que se otorga a las operaciones de concentración entre empresas, si bien tales pactos no deben contener más restricciones que las objetivamente necesarias para la transferencia plena del establecimiento mercantil, ni realizarse en perjuicio de terceros.

En cuanto a la duración aceptable de la prohibición de competencia, el TDC en su Informe de 25 de marzo de 1998 estima que no existe una norma absoluta y suele depender del producto afectado y de las circunstancias de cada caso. En general, se han venido asumiendo los criterios explicitados por la Comisión Europea sobre este asunto.

En este sentido, la Comisión Europea adoptó el 4 de julio de 2001 una nueva Comunicación² que establece que la duración justificable de las cláusulas de no competencia es generalmente de tres años cuando implican la protección de “know-how”, mientras que en caso de aportación únicamente de fondo de comercio, este periodo se ve reducido a dos años.

Dado que en este caso se transfiere fondo de comercio y “know-how”, la duración y contenido no va más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada y, por tanto, no requiere para ser autorizado acudir al procedimiento especial regulado

¹ Comunicación de la Comisión sobre restricciones accesorias en operaciones de concentración (1990/C 203/05)

² Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente relacionadas y necesarias para las operaciones de concentración (2001/C188/03)



en los artículos 38 y 4 de la Ley 16/1989 y Real Decreto 157/1992, que la desarrolla, considerándose como parte integrante de la operación.

III. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

De acuerdo con la notificación, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4064/89, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas, modificado por el Reglamento (CEE) nº 1310/97, dado que no se alcanzan los umbrales previstos en su Artículo 1.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 16/1989 para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1 a) de la misma.

IV. EMPRESAS PARTÍCIPIES

IV.1. Adquirente: “FINANCIERE NORBERT DENTRESSANGLE, S.A.” (FND)

FND es una sociedad holding que ostenta participaciones de control en sociedades que operan en los siguientes sectores económicos:

- a) Transporte de mercancías
- b) Servicios logísticos
- c) Inmobiliario
- d) Otros servicios (entre otros, servicios informáticos, formación y aprovisionamiento de combustibles)

En España, FND está presente en el sector de transporte de mercancías.

La facturación de FND en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es la siguiente:

Volumen de ventas de FND (Millones euros)			
	1999	2000	2001
Mundial	745,2	930,4	1.096
Unión Europea	740,1	832,7	967,8
España	[<60] ³	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

³ Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto se ha declarado confidencial



IV.2 Adquirida: “AIXAM MEGA” (AIXAM)

AIXAM, con sede social en Aix-Les-Bains (Francia), es una sociedad perteneciente al Grupo AIXAM que desarrolla sus actividades en el sector del automóvil. Fabrica y comercializa las siguientes categorías de automóviles:

- Cuadriciclos: tanto ligeros como pesados⁴, ambos igualmente en versión cabriolet
- Turismos
- Coches deportivos

No obstante, el Grupo AIXAM ha cesado la producción y comercialización de turismos y coches deportivos para concentrar su actividad en el sector de cuadriciclos.

En España, el Grupo AIXAM comercializa sus vehículos a través de su filial AIXAM MEGA IBÉRICA, S.L., que se encarga tanto de realizar las importaciones de los vehículos producidos en Francia al mercado español, como de organizar y gestionar la red de distribución del Grupo AIXAM en España.

La facturación del Grupo AIXAM en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es la siguiente:

Volumen de ventas de AIXAM (Millones euros)			
	1999	2000	2001
Mundial	78,3	74,1	83,6
Unión Europea	69,3	62,1	66,8
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

V. MERCADOS RELEVANTES

V.1. Mercado de producto

Como se ha mencionado anteriormente, ni FND ni ninguna sociedad controlada por ésta, desarrollan actividad alguna en ninguno de los sectores donde el Grupo AIXAM tiene presencia.

En España, el Grupo AIXAM se dedica a la comercialización de cuadriciclos ligeros ya que los cuadriciclos pesados no representan ni un [0-5%] del total de ventas del Grupo.

El cuadriciclo ligero es un vehículo que, desde su concepción en Francia, ha tenido la consideración de un ciclomotor de cuatro ruedas con una capacidad de dos plazas⁵.

⁴ La fabricación y venta de cuadriciclos pesados no representa ni un [0-5%] del volumen total de ventas del Grupo AIXAM.



Las características técnicas que definen a los cuadríciclos ligeros y que los diferencian de cualquier otro tipo de vehículo con cuatro ruedas, son las siguientes:

- a) Peso máximo en vacío de 350 kilos (en el caso de vehículos eléctricos, el peso de las baterías no se incluye)
- b) Velocidad máxima inferior a 45 Km/h
- c) Potencia máxima neta inferior a 4 Kw (en el caso de motores de explosión de gasolina, la cilindrada del motor hasta 50cc).

Además de las distintas características técnicas, un elemento sustancial que distingue a los cuadríciclos ligeros de otro tipo de vehículos de cuatro ruedas (incluidos los cuadríciclos pesados) es la no exigencia de permiso de conducir sino tan sólo estar en posesión de la correspondiente licencia de conducción de ciclomotores.

Al igual que en el caso de Francia, los cuadríciclos ligeros han sido considerados como ciclomotores en la mayor parte de los países de la Unión Europea. Sin embargo, la definición de ciclomotor variaba de un Estado miembro a otro, situación que se ha corregido con la adopción de la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, que establece un procedimiento de homologación comunitario para los vehículos de motor de dos o tres ruedas y establece con precisión y de forma uniforme las definiciones aplicables a dichos vehículos. Asimismo, la directiva establece que los cuadríciclos ligeros que cumplan las características señaladas anteriormente tendrán la consideración de ciclomotores.

No obstante, a pesar de la similitud de los cuadríciclos ligeros con los ciclomotores en cuanto a la conducción, los primeros se distinguen principalmente de los ciclomotores en que son más seguros al ser más estables y el conductor se encuentra protegido por el armazón de la carrocería.

Asimismo, el uso al que van destinados los cuadríciclos ligeros es específico, principalmente circunscrito al de los pequeños núcleos urbanos para la realización de desplazamientos cortos.

Por otro lado, la circunstancia de que no sea necesario permiso de conducir para circular con un cuadríciclo ligero es un elemento que lo distingue del resto de vehículos de cuatro ruedas. Según el notificante, la ausencia de permiso de conducción afecta en particular a las personas con ingresos modestos y las personas de más de 50 años y que necesitan hacer frecuentes desplazamientos cortos que nunca se pueden adaptar a los transportes públicos.

Por tanto, teniendo en cuenta las características específicas de los cuadríciclos ligeros que los diferencia de cualquier otro vehículo de motor con cuatro ruedas (tanto desde el punto de vista técnico como por los requisitos necesarios para su conducción), el uso específico al que va destinado y la existencia de un grupo diferenciado de usuarios de este tipo de vehículo, la valoración del presente informe se hará sobre el mercado de los cuadríciclos ligeros.

⁵ Los cuadríciclos pesados tienen cuatro plazas y una velocidad limitada a 75 Km/h además de necesitar permiso de conducir.



V. 2. Mercado geográfico

Según información del notificante, la adopción de la Directiva que establece un procedimiento de homologación comunitario para este tipo de vehículos permitirá un mayor intercambio comercial de este producto entre los países europeos.

No obstante, en este mercado como en otros del sector de vehículos de motor existen todavía diferencias con respecto a precios, impuestos, sistemas de distribución y tasas de intercambio comercial entre los países del EEE.

En consecuencia, puede afirmarse que el mercado geográfico relevante en esta operación es el del territorio español.

VI. ANÁLISIS DEL MERCADO

VI.1. Características y evolución

Si bien en Francia, país pionero en este tipo de vehículos, los cuadriciclos ligeros se vienen utilizando con gran éxito desde hace más de veinte años, en España su estreno se produjo hace sólo cuatro años.

Así, el mercado español de cuadriciclos ligeros presenta las características de un mercado no maduro. Según el notificante, se espera un crecimiento continuado en las ventas a corto y medio plazo.

El tamaño estimado del mercado español de cuadriciclos ligeros ha sido el siguiente:

Mercado español de cuadriciclos ligeros (en unidades vendidas)			
	1999	2000	2001
Cuadriciclos ligeros	4.678	3.918	5.557

Fuente: Estimación del notificante

VI.2. Estructura de la oferta

La oferta en este mercado no está excesivamente concentrada ya que existe un buen número de empresas que comercializan cuadriciclos en el territorio español.



Las cuotas de mercado estimadas de AIXAM en el mercado español de cuadríciclos ligeros quedan reflejadas en el cuadro que se expone a continuación:

Mercado español de cuadríciclos ligeros (en %)			
	1999	2000	2001
AIXAM	[30-35%]	[30-35%]	[35-40%]
MICROCAR	[20-25%]	[25-30%]	[20-25%]
LIGIER	[20-25%]	[20-25%]	[10-15%]
GRECAV	[0-5%]	[0-5%]	[10-15%]
CHATENET	[10-15%]	[0-5%]	[5-10%]
JDM	[0-5%]	[0-5%]	[0-5%]
TASSO	[0-5%]	[0-5%]	[0-5%]

Fuente: Estimación del notificante

VI.3. Estructura de la demanda

La demanda en este mercado procede de los concesionarios de este tipo de vehículos que posteriormente venden a los usuarios.

Los principales clientes de AIXAM en España son [...]

VI.4. Estructura de la distribución

En España, el Grupo AIXAM ha desarrollado un sistema de comercialización de sus vehículos organizado en torno a una red de distribuidores independientes. La filial del Grupo AIXAM, AIXAM MEGA IBÉRICA, es la sociedad encargada de importar los vehículos producidos por el Grupo al mercado español, así como de la gestión y organización de la red de distribuidores independientes en España, compuesta en la actualidad por [...] distribuidores repartidos por todo el territorio nacional.

Los distribuidores independientes del Grupo AIXAM operan bajo un sistema de distribución de carácter no exclusivo por lo que, en principio, pueden distribuir cuadríciclos de otros competidores.

VI.5. Competencia potencial - Barreras a la entrada

Las materias primas, bienes intermedios y el personal cualificado se encuentran a disposición de los competidores ya establecidos o de los nuevos competidores que quieran acceder al mercado de cuadríciclos ligeros. No existen limitaciones especiales en cuanto a la creación de redes de distribución.

Los principales requisitos para el acceso a este mercado son los recursos financieros necesarios para invertir en activos de producción y en actividades de I+D, para aumentar la capacidad de producción, reducir los costes e introducir tecnologías punta para mejorar el producto final ofertado a los clientes, aunque no cabe considerar que se trate de una barrera a la entrada significativa.



VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

VII.1. Posición en el mercado

Mediante la operación, FND aportará los recursos financieros necesarios para la mejora de los sistemas de producción y comercialización de los vehículos producidos por el Grupo AIXAM.

Sin embargo, como se ha mencionado, ni FND ni ninguna sociedad controlada por ella están presentes en el mercado de AIXAM, ni en ningún mercado ascendente o descendente.

VII.2. Competencia actual

Si bien el Grupo adquirido AIXAM es el líder del mercado, como se ha mencionado anteriormente, existe un buen número de competidores con cuotas no desdeñables.

El competidor más cercano, MICROCAR, pertenece al Grupo Bénétteau, grupo que cotiza en la Bolsa de París y que cuenta con una gran capacidad industrial y financiera. Ha abierto el 1 de septiembre de 2000 una nueva planta de fabricación en Boufféré (Francia) que permitirá a MICROCAR reforzar su posición en el mercado mejorando sus estándares de calidad.

Otros competidores como GRECAV han incrementado su cuota de forma muy notable en los tres últimos años, desde sólo el [0-5%] en 1999 al [10-15%]⁶.

TASSO, compañía que pertenece al grupo italiano Industriale Tasso, es un nuevo competidor que entró en el mercado de los cuadríciclos ligeros en el año 1999, con una cuota estimada del [0-5%] y en el año 2001 figura con una cuota estimada del [0-5%]⁶.

VII.3. Competencia potencial - Barreras a la entrada

Puede decirse que no existen barreras sustanciales de acceso a este mercado, siendo la inversión en I+D, como en otros mercados del sector del automóvil, el principal requisito.

Si bien las características técnicas de los vehículos son similares entre los distintos fabricantes, el diseño, los avances en la calidad de producción y los servicios post-venta son factores importantes que determinan la estrategia comercial de estas compañías.

Los productores tradicionales de vehículos de automoción, que podrían dedicar los recursos necesarios para el desarrollo de productos en este mercado, constituyen el núcleo más importante de competidores potenciales de las empresas que vienen ya operando en el mercado de los cuadríciclos ligeros.

Además, la adopción de la Directiva ha eliminado las trabas administrativas que existían en cada uno de los Estados miembros de la Unión Europea para obtener la homologación de los cuadríciclos ligeros. No obstante, cada país mantiene y aplica su propia legislación en cuanto al tipo de permiso de conducir necesario para dichos vehículos.

⁶ Estimaciones del notificante



VII.4. Conclusiones

Por todo lo anterior, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en el mercado.

VIII. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior, se propone **no remitir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa de la Competencia para su informe en aplicación del apartado 1 del artículo 15 bis de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, por lo que la operación de concentración notificada quedaría tácitamente autorizada conforme al apartado 2 del mencionado artículo.