



## INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

### N- 241 DANA AUTOMOCIÓN / GKN AYRA

Con fecha 29 de abril de 2002 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición por parte de la empresa DANA CORPORATION, a través de DANA AUTOMOCIÓN, S.A. (en adelante DANA AUTOMOCIÓN) de la totalidad del capital social de la sociedad GKN AYRA CARDAN, S.A. (en adelante GKN AYRA CARDAN).

Dicha notificación ha sido realizada por DANA AUTOMOCIÓN 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".

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **29 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 empresa DANA AUTOMOCIÓN de la totalidad del capital social de GKN AYRA CARDAN. Tras su realización DANA CORPORATION, que actualmente controla junto con GKN HOLDINGS la empresa GKN AYRA CARDAN pasará a controlar dicha empresa en exclusiva a través de su filial DANA AUTOMOCIÓN.

#### **I. 1 Antecedentes**

El [...] de 1999, DANA CORPORATION Y GKN HOLDINGS firmaron un Acuerdo Marco para alcanzar una alianza estratégica entre ambas compañías, consistente en un intercambio de negocios y activos y un conjunto de acuerdos de colaboración para el desarrollo de una nueva generación de sistemas de conducción y módulos de montaje.

El [...] de 1999, DANA CORPORATION y GKN HOLDINGS firmaron un denominado "Acuerdo Paraguas" por el que DANA CORPORATION adquiriría las líneas de negocio de Árboles de Transmisión Medios y Pesados (ATMP) en Europa y ambas constituían una empresa en

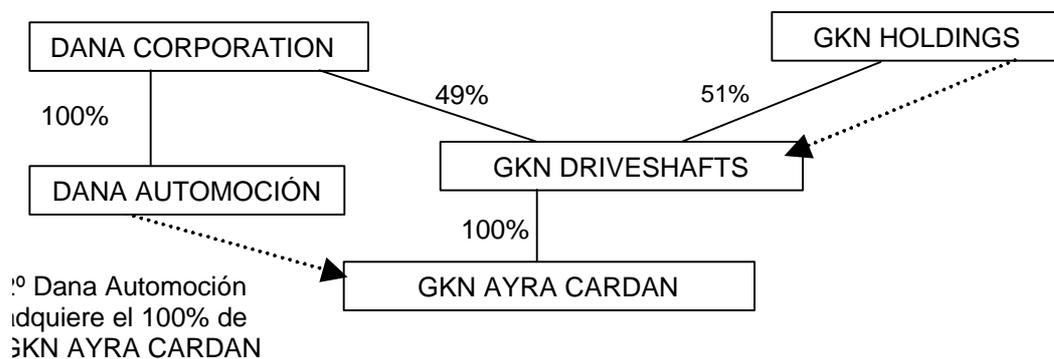
participación en la que GKN HOLDINGS detentaba un 51% y DANA CORPORATION un 49%, con el fin de centralizar la línea de negocio de Árboles de Transmisión Ligeros (ATL). Hasta entonces, esta producción la realizaba GKN HOLDINGS y sus filiales, entre las que se encontraba la española GKN AYRA CARDAN.

Ambas operaciones fueron comunicadas a la Comisión Europea en una única notificación (COMP/1587-DANA/GKN). La Comisión entendió que existían dos operaciones de concentración de diferente calificación. Una operación por la que DANA adquiriría el control único del negocio de ATMP y otra, por la que DANA y varias filiales de GKN (GKN DRIVESHAFTS LIMITED del Reino Unido y GKN AYRA CARDAN de España) creaban una empresa en común para la fabricación y venta de ATL. Esta última operación fue considerada una concentración de ámbito comunitario a la vista de los volúmenes de venta de las empresas en el negocio de ATL. Sin embargo, la adquisición de DANA del negocio de ATMP de GKN no fue considerada por la Comisión de dimensión comunitaria al no cumplir los umbrales previstos en el Reglamento 4064/89. No obstante la operación sobre ATMP sí quedaba sujeta a la obligación de notificación en Alemania, Suecia, España y el Reino Unido. En España, las partes notificaron la operación ante el SDC (N-038 DANA/GKN) que fue tácitamente autorizada, aceptándose también la operación de forma incondicional en las demás jurisdicciones mencionadas.

## I. 2 La operación notificada

La parte notificante indica que la operación que ahora se notifica no afecta en nada a la notificada en su día referente a ATMP.

DANA CORPORATION Y GKN HOLDINGS han decidido disolver su filial en común GKN DRIVESHAFTS LIMITED, dedicada a la producción de ATL. Tras una fase preliminar consistente en la adquisición por GKN HOLDINGS del 49% del capital social de GKN DRIVESHAFT LIMITED actualmente en poder de DANA CORPORATION, ésta, a través de DANA AUTOMOCIÓN, adquirirá el 100% del capital social de GKN AYRA CARDAN, filial al 100% de GKN DRIVESHAFT LIMITED. Sólo esta última transacción es objeto de notificación.



1º GKN Holdings adquiere el 49% de Dana Corporation en GKN Driveshafts



Adicionalmente, deberán ser firmados dos acuerdos auxiliares, el Acuerdo Transitorio de Prestación de Servicios<sup>1</sup> y el Acuerdo de Terminación. La ejecución de la operación está condicionada a su autorización por parte de las autoridades de competencia de España.

De acuerdo con la notificante, la adquisición por GKN HOLDINGS del restante 49% del capital social de GKN DRIVESHAFTS LIMITED propiedad de DANA CORPORATION no reúne los requisitos para ser sometida a autorización en el Reino Unido. La operación no está siendo notificada en ninguna otra jurisdicción.

## **II. 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.

## **III. EMPRESAS PARTÍCIPES**

### **III.1. Adquirente: “DANA AUTOMOCIÓN, S.A.”**

DANA AUTOMOCIÓN es una sociedad que resulta del cambio de nombre DANA EQUIPAMIENTOS y se dedica a la fabricación de piezas para motores de vehículos comerciales y de Árboles de Transmisión Medios y Pesados (ATMP).

DANA AUTOMOCIÓN está controlada por DANA CORPORATION, sociedad estadounidense que cotiza en las Bolsas de Nueva York, Londres y el Pacífico. Ninguna persona o compañía individual posee el control sobre DANA CORPORATION. Su actividad se estructura en torno a siete unidades de negocio: componentes de automoción, componentes de automoción para post-venta, componentes de motores, componentes para vehículos que no circulan por carretera, componentes y sistemas industriales, componentes y sistemas para camiones y vehículos pesados y alquiler y financiación de servicios.

El Grupo DANA está establecido en 34 países del mundo. Realiza actividades de fabricación y ensamblaje en Alemania, Austria, Bélgica, Francia, Irlanda, Italia, España, Países Bajos, Reino Unido, Suecia y Suiza. Su volumen de negocios en la Unión Europea representa aproximadamente el 15,69% de sus ventas mundiales.

EL Grupo tiene un gran número de empresas filiales, algunas de las cuales están constituidas en España. DANA detenta el 100% del capital de QUINTON HAZLE ESPAÑA, GLAZER SERVA, NOBEL PLASTIQUES IBÉRICA, INDUSTRIAS SELOC REINZ y DANA AUTOMOCIÓN, fusionada en Noviembre del 2001 con INDUSTRIAS SERVAS y SEALED POWER EUROPE, ambas pertenecientes al mismo Grupo.

---

<sup>1</sup> Este acuerdo [.....]



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

Volumen de ventas del GRUPO DANA (Millones euros)			
	1999	2000	2001
Mundial	15.082	14.053	11.768
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[< 60]	[< 60]	[< 60]

Fuente: Notificación

### III.2 Adquirida: "GKN AYRA CARDAN, S.A"

GKN AYRA CARDAN, empresa en participación de GKN HOLDINGS y DANA CORPORATION, se dedica principalmente a la producción de Árboles de Transmisión Ligeros (ATL) en Deba (Guipúzcoa).

GKN HOLDINGS, compañía matriz del GRUPO GKN, es una sociedad británica que cotiza en la bolsa de Londres y cuyas actividades se centran en los sectores de automoción, aeroespacial, metalurgia y servicios industriales. Entre sus accionistas figuran personas físicas, jurídicas e instituciones sin que ninguno tenga una participación superior al 5%.

El GRUPO GKN detenta la propiedad de un gran número de empresas filiales en todo el mundo. En Europa está activo en Alemania, Francia, Italia, España, Suecia, Dinamarca, Italia, Países Bajos, Polonia y Eslovenia. Las filiales constituidas en España son las siguientes: GKN TRANSMISIONES ESPAÑA, S.A., GKN AYRA DUREX, S.A., GKN INDUGASA, S.A., GKN FORJAS DE PRECISIÓN DE LEGAZPIA, S.A., GKN GEPLASMETAL, S.A., GKN LAZPIUR, S. L. (51%) y **GKN AYRA CARDAN, S. A.** (51%).

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

Volumen de ventas de GKN AYRA CARDAN (Millones euros)			
	1999	2000	2001
Mundial	30,3	36,9	30,9
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

## IV. MERCADOS RELEVANTES

### IV.1. Mercado de producto

La operación afecta al mercado de árboles de transmisión. En general, los árboles de transmisión se utilizan en vehículos de pasajeros con tracción trasera o a las cuatro ruedas,



vehículos deportivos, furgonetas y vehículos comerciales pesados; en vehículos que no circulan por carretera y en otro tipo de equipos para construcción e industriales, como grúas, excavadoras y en molinos para la industria del acero y del papel.

Los árboles de transmisión transmiten la potencia a través de los ángulos variables y las correas entre la transmisión y el eje del vehículo, y se componen de: a) una junta, que permite transmitir la potencia desde el eje de entrada al de salida; b) un eje de conexión entre las juntas; c) componentes de deslizamiento y d) en algunos casos, cojinetes de apoyo.

La junta es el elemento principal en el árbol de transmisión. Existen dos tipos de junta: la junta cardan y la junta de velocidad constante. El árbol se vende como una unidad completa a los Fabricantes de Equipos Originales; si bien el muñón y los cojinetes que configuran la parte principal de la junta cardan y de otros componentes para los ejes, se venden de forma separada a fabricantes de ejes y al mercado post-venta independiente.

Existen dos tipos de árboles de transmisión: los árboles de transmisión medios y pesados (ATMP) y los árboles de transmisión ligeros (ATL). Los ATL se utilizan en vehículos ligeros, incluyendo coches de pasajeros de tracción trasera o de tracción a las cuatro ruedas, vehículos deportivos y vehículos comerciales ligeros como furgonetas y camionetas.

En los vehículos de tracción delantera, que en Europa representan alrededor del 85% del total, no se utilizan los árboles de transmisión ya que la potencia se transmite a través de los ejes de las ruedas. Por lo tanto, los ATL sólo se aplican a una pequeña proporción de vehículos.

Los ATMP son de mayor tamaño y se utilizan en vehículos comerciales medios y pesados que circulan por carretera, tales como camiones y autobuses, así como en vehículos para la construcción que no circulan por carretera y en equipos industriales y militares.

Los ATMP y los ATL forman parte de mercados diferentes<sup>2</sup> y no son sustitutivos entre sí por las siguientes razones:

- Se utilizan en distinto tipo de vehículos
- Aunque la tecnología básica para la producción de ATMP y ATL es similar, no se pueden fabricar en la misma cadena de montaje o línea de producción. El cambio de producción requeriría construir y equipar una nueva planta de producción que tardaría dos años y una inversión de al menos 5 millones de €.
- Los ATL se producen en cantidades más grandes en un proceso automatizado (de [...]) mientras que los ATMP se producen en respuesta a pedidos individualizados (de [...]).
- Los ATMP sólo utilizan las juntas cardan y los ATL pueden usar tanto éstas como las juntas de velocidad constante.
- Existen otros factores físicos y técnicos como: momentos de torsión, capacidad de velocidad, control de vibraciones, requisitos de suspensión, etc, que distinguen el rendimiento de los ATL y de los ATMP.

El mercado de producto afectado por esta operación es, en consecuencia, el de la producción y venta de ATL.

Por otra parte, existe un mercado post-venta que coexiste con el de producción. En el caso de los ATL, al estar diseñados para funcionar sin necesidad de mantenimiento o recambio, los volúmenes de ventas del mercado post-venta son muy pequeños y en principio no parece

<sup>2</sup> Así lo ha considerado la Comisión en su Decisión del 4 de noviembre de 1999 M.1587-DANA/GKN.



necesario considerarlo como mercado relevante independiente a efectos del análisis de la presente operación.

## **IV. 2. Mercado geográfico**

La Comisión, en su decisión de 4 de noviembre de 1999, consideró el mercado de los ATL de dimensión europea, siendo España una parte del mismo. El SDC coincidió con esta definición de mercado geográfico en el análisis de la operación N-038 DANA/GKN, autorizada el 23 de diciembre de 1999.

Los ATL son fabricados y vendidos desde un número limitado de plantas de producción y servidos a cualquier parte de Europa. Los Fabricantes de Equipamientos Originales firman acuerdos pan-europeos de suministro con proveedores individuales para sus instalaciones de producción europeas, independientemente de su localización. De esta manera, las condiciones de competencia son equivalentes para toda Europa. Además, el tipo de producto posibilita las importaciones dentro de la UE, toda vez que los costes de transporte son de aproximadamente el 4% del coste final, existiendo un nivel de importaciones de ATL de terceros países insignificante.

Sin embargo, dado que la operación tiene efectos en España y que la Ley de Defensa de la Competencia exige el análisis de los efectos de la operación sobre el mercado nacional, se tomará en consideración la influencia de la operación en el mercado nacional de ATL.

## **V. ANÁLISIS DEL MERCADO**

### **V.1. Características y evolución**

En cuanto a la evolución de este mercado de producto, la notificante se remite a lo señalado por la Comisión en su Decisión de 4 de noviembre de 1999: *“El mercado de ATL es muy pequeño (menos de 80 Millones de €) y concierne principalmente a coches ejecutivos de pasajeros y de tracción a las cuatro ruedas de los Fabricantes de Equipamientos Originales. El 85% de los coches europeos y de los vehículos comerciales ligeros son vehículos de tracción delantera y no utilizan AT. El mercado de ATL muestra un crecimiento negativo ya que la mayoría de los Fabricantes de Equipamientos Originales están cambiando su producción a coches de tracción delantera”*

Se trata, por tanto, de un mercado maduro y relativamente estancado que no presenta perspectivas de crecimiento importantes de cara al futuro.

### **V.2. Estructura de la oferta**

Como se observa en el cuadro adjunto, la estructura de la oferta en el mercado español contrasta con la del conjunto de la UE y viene marcada por la existencia de dos operadores relevantes y la ausencia de producción interna de los propios Fabricantes de Equipamientos Originales.



<b>MERCADO DE ÁRBOLES DE TRANSMISIÓN LIGEROS EN 2001</b>				
<b>- en millones de euros y % -</b>				
<b>Operador</b>	<b>Unión Europea</b>		<b>España</b>	
	<b>Millones euros</b>	<b>Cuota</b>	<b>Millones euros</b>	<b>Cuota</b>
<b>DANA</b>	10-15	0-5%	-	-
<b>GKN AYRA CARDAN</b>			5-10	60-65%
<b>DANA ITALIA</b>			5-10	35-40%
Otros	5-10	0-5%	0-5	0-5%
GKN DRIVESHAFTS <b>Empresa en común</b>	85-90	20-25%		
GKN	0-5	0-5%		
Producción interna	220-225	60-65%	-	-
Visteon	20-25	5-10%	-	-
IFA	10-15	0-5%	-	-
Importaciones de DANA	0-5	0-5%	-	-
Importaciones de Otros	0-5	0-5%	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>372,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>14,44</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Estimación del notificante, que incluye mercado post-venta

Del análisis del cuadro se desprende que GKN AYRA CARDAN es el principal suministrador de ATL para los fabricantes de Equipamientos Originales en España, ocupando la filial italiana de DANA CORPORATION el segundo lugar. Como resultado de la operación, la cuota combinada de las partes en términos de valor alcanzaría el [95-100]%.<sup>3</sup> En contraposición, en la UE DANA y GKN DRIVESHAFTS tendrían una cuota conjunta del [25-30]% muy por debajo del [60-65]% de la producción interna de los propios Fabricantes de Equipamientos Originales, que en España es inexistente.

En el cuadro anterior queda de manifiesto que la principal fuente de competencia procede de la producción interna de los Fabricantes de Equipamientos Originales que representa la mayor proporción del mercado de la UE, un [...] (en valor). Esta producción se concentra en un [...] en Alemania ([...] millones de €), siguiéndole a enorme distancia Suecia ([...] millones de €) y Francia ([...] millones de €). En el resto de los países de UE sucede como en España, que este tipo de competencia no existe. DaimlerChrysler es un productor importante de ATL a través de su división MTU que suministra en torno al [...] (en valor) de los ATL que se comercializan en el EEE. Esta división ha realizado una oferta de ATL para cubrir las necesidades de IVECO Daily en el 2003 en Italia y España y compite para el suministro de los vehículos Nissan, Xterra y Frontier para los años 2004-2006 en España. BMW es otro importante productor de ATL, representa alrededor del [...] (en valor) del mercado EEE.

Respecto de otros productores independientes como Visteon e IFA, según se puede apreciar en el cuadro, tampoco están activos en el mercado español. Visteon, filial de Ford con

<sup>3</sup> La empresa notificante indica que GKN AYRA CARDAN ha vendido en España [...] unidades y DANA Italia ha exportado hacia España [...] unidades en el año 2001. DANA AUTOMOCIÓN no ha vendido ninguna unidad, desconociendo las unidades que han vendido "otros" y el total de unidades vendidas.



sede en Estados Unidos, desde 1999 provee ATL en forma de Kit para el modelo “S” de Jaguar que se comercializa en Europa, el cual comparte una plataforma común con el coche Ford “Lincoln” construido en Estados Unidos. Es el mayor productor de componentes para vehículos del mundo y en el 2001 obtuvo un [5-10%] (en valor) del mercado europeo de ATL. Su mercado se concentra en el Reino Unido ([...] millones de €) donde compite con GKN ([...] millones de €) y en menor medida en Bélgica ([...] millones de €). Otro productor independiente la compañía IFA-Maschinenbau de Alemania representa el [0-5%] (en valor) del total de las ventas en el EEE. IFA suministra a Volkswagen y está activo sólo en Alemania donde compite con la producción interna de los Fabricantes de Equipamientos Originales y con GKN. La sociedad G.ELBE & SOHN también produce ATL y ha competido con éxito en algunas licitaciones recientes para el suministro de este producto en Europa.

Al margen de la actividad desarrollada a través de sus filiales conjuntas GKN DRIVESHAFTS LIMITED y GKN AYRA CARDAN, S.A., DANA CORPORATION no es un productor significativo de ATL. Su actividad se centra en la producción de ATMP después de haber adquirido toda la rama de actividad del Grupo GKN (N-038 DANA/GKN y COMP/1587 DANA/GKN). No obstante, DANA ITALIA suministra ATL a un único cliente en España – [...] – con una cuota del 35-40%. Con excepción de estas importaciones no parece que se produzcan importaciones hacia España de ningún otro competidor activo en la UE.

En cuanto a la sociedad GKN AYRA CARDAN obtiene los recursos necesarios para la producción de ATL en España a partir de empresas de su propio grupo, como: GSB FORJA, S.A. ([...]), Betsaide S.A.L. ([...]%), Sistemas forjados de Precisión ([...]%), Forjanor, S.L. ([...]%), Hijos de Juan Garay ([...]%).

### **V.3. Estructura de la demanda**

Los destinatarios de los ATL son los Fabricantes de Equipamientos Originales establecidos en territorio nacional que registran índices de concentración relativamente elevados. Así, son recientes las adquisiciones de Jaguar, Volvo, Land Rover y Aston Martin por parte de Ford para crear Ford Premier Group, y la de Nissan por parte de Renault. De los ocho grandes Fabricantes de Equipamientos Originales, cuatro: DaimlerChrysler, BMW, Ford y GM Europe, disponen de instalaciones de producción propias o se nutren de alguna de sus filiales. Es el caso de Visteon, que cubre casi todas las necesidades de Ford. En definitiva, sólo existen cuatro grandes Fabricantes de Equipamientos Originales en Europa que se aprovisionan en el mercado independiente. Todo ello, con la tendencia generalizada hacia las aplicaciones de tracción delantera que eliminan la necesidad de utilizar ATL.

Por otra parte, los principales Fabricantes de Equipamientos Originales gozan de un poder de compra significativo con respecto a sus proveedores debido al tamaño de los pedidos que realizan y a su capacidad de comenzar a producir ATL para su consumo interno.

DANA CORPORATION tiene un único cliente en España ([...]), mientras que GKN AYRA CARDAN vende casi la totalidad de su producción destinada al mercado español a cuatro clientes ([...]). Los cinco principales clientes en Europa de GKN AYRA CARDAN son [...].



#### **V.4. Estructura de la distribución**

Los ATL se suministran directamente a los Fabricantes de Equipamientos Originales, razón por la cual no es necesario concluir contratos de distribución. Los fabricantes, incluso los que están integrados verticalmente, buscan las ofertas más competitivas para los ATL de los nuevos programas de vehículos. No es habitual que éstos suscriban contratos de larga duración, ni suministros en exclusiva. Una vez que los Fabricantes de Equipamientos Originales han concluido un contrato, se requerirá a los proveedores un compromiso de continuidad de suministro y calidad durante la vida del vehículo en cuestión. La negociación de los contratos está centralizada para toda Europa e incluye el envío de los ATL a sus instalaciones de producción ubicadas en ese ámbito territorial.

Por el contrario, en el mercado post-venta los ATL son suministrados por distribuidores. Los principales distribuidores en el mercado español son: Ayra Servicio, Cardifren y Cardiberica que suministran productos de GKN y GEWES, mayoritariamente ATMP y sólo una pequeña parte de ATL.<sup>4</sup>

#### **V.5. Fijación de precios y otras condiciones comerciales**

Los niveles de precios se deciden generalmente para toda Europa y en la práctica son determinados en procesos competitivos lanzados por los Fabricantes de Equipamientos Originales, que piden ofertas a sus proveedores en el mundo cuando van a fabricar un vehículo que necesite ATL. Los contratos con los proveedores de ATL se negocian de manera centralizada con tendencia a fijar precios y condiciones para todas sus instalaciones de producción en Europa, sin tener en cuenta el país en el que están situadas estas instalaciones.

Por esta razón, la notificante indica que los precios son bastante estables y no varían significativamente de un país a otro.

#### **V.6. Competencia potencial - Barreras a la entrada**

La entrada de nuevos operadores en el mercado de ATL puede realizarse mediante la adquisición de líneas de producción o el establecimiento de una producción completa integrada, con elementos de montaje y maquinaria cuyo coste oscila entre [...] millones de €. Los proveedores importantes procedentes de fuera del EEE, especialmente de Estados Unidos o Japón, que quieran producir de forma local en Europa y convertirse en proveedores de los Fabricantes de Equipamientos Originales, tendrían unos costes relativamente modestos de establecimiento y almacenaje. No es necesario establecer una red de distribución propia, ya que, como ya se ha visto, la mayoría de los productos se suministran directamente. Tampoco el marketing, la publicidad o promoción necesitan de grandes inversiones, dadas las relaciones de los Fabricantes de Equipamientos Originales con sus proveedores de componentes basadas en ofertas abiertas y competitivas.

Las materias primas necesarias para producir ATL son fáciles de conseguir. Las forjas de acero se pueden adquirir sin problemas de varios productores del EEE y proceder a su tratamiento después o bien importar componentes de maquinaria que son fáciles de transportar. Los costes de flete y aduana no aumentan significativamente los costes de las materias primas.

---

<sup>4</sup> La notificante indica que no es posible aislar los volúmenes de ventas de ATL en el mercado de post-venta.



Los componentes básicos son las juntas pero también existen fabricantes del muñón y de los cojinetes necesarios para las Juntas de Cardan, Juntas de Velocidad Constante y los acoplamientos de goma flexibles que se suministran a los Fabricantes de Equipamientos Originales o a otros fabricantes del eje de transmisión completo con todo sus elementos.

Por otra parte, no existen barreras comerciales para los intercambios de ATL.

En cuanto a la tecnología precisa para la fabricación de ATL, los diseños genéricos están disponibles y los nuevos entrantes no necesitan ningún tipo de licencia de uso de las patentes, aunque la innovación tecnológica tiene un papel de creciente relevancia.

Compañías especializadas, como INA y SGF, han desarrollado componentes innovadores en Alemania para BMW, Ford y DaimlerChrysler. Avances tecnológicos, como diseño de mantenimiento gratuito, se han llevado a cabo por proveedores de muñones y cojinetes como SKF, INA GMB y Sëller o para acoplamientos flexibles por SGF y Paulstra.

Los ATL se fabrican por miles de unidades y los proveedores más importantes suelen fabricarse sus propios componentes de maquinaria ya que la escala de producción tiende a justificar la producción interna.

Entre los competidores potenciales para el mercado europeo podría citarse a la empresa norteamericana American Axle and Manufacturing, a la japonesa Unisia Jecs, otros productores del Sudeste Asiático, los propios fabricantes de vehículos que todavía no fabrican ATL y los que ya fabrican para su autoconsumo y pasan a fabricar para otros fabricantes, como está sucediendo con MTU (filial de DaimlerChrysler) que produce para las furgonetas de su competidor Volkswagen, para los vehículos de tracción a las cuatro ruedas de Volvo o para el modelo Mégane Scenic 4x4 MPV de Renault. También G. ELBE & SOHN han competido en licitaciones recientes en Europa. Algunos productores pequeños que no estaban presentes en este mercado, como IFA, ha conseguido un contrato para suministrar a Volkswagen ATL.

## **VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN**

### **VI.1. Posición en el mercado**

La operación analizada supone la unión de los dos principales operadores en el mercado español de los árboles de transmisión ligeros (ATL), en el que la adquirente se situaría como práctico monopolista, con una cuota del [95-100]%. Adicionalmente, cabe recordar que DANA es también el primer operador, con una cuota importante ([60-65]%) en el mercado vecino de los árboles de transmisión medios y pesados (ATMP).

### **VI.2. Competencia actual - Competencia potencial - Barreras a la entrada**

Como ya se ha indicado, la operación supondría la desaparición del único competidor significativo de DANA presente en el mercado español.

Esta posición de casi monopolio en el mercado de los ATL únicamente se verá atenuada por los competidores potenciales, tanto operadores ya presentes en el mercado europeo, como fabricantes de otros componentes, o los propios Fabricantes de Equipamientos Originales. En este sentido, cabe señalar que la operación notificada no incorpora cláusulas de no competencia, con lo que, en teoría, incluso GKN estaría libre para volver a competir en este mercado.

En principio, el mercado no se caracteriza por barreras a la entrada específicas o sustanciales, ni de tipo legal ni técnico o económico. No obstante, no cabe descartar que la



consecución de una posición de monopolio en el mercado español resulte en el establecimiento o refuerzo de barreras a la entrada de tipo tecnológico o económico.

#### **VI.4. Poder compensatorio de la demanda**

La demanda en este mercado procede de un número reducido de grandes Fabricantes de Equipamientos Originales que disponen de poder de compra y que pueden realizar sus pedidos a través de ofertas o concursos a escala europea, lo que podría dificultar el surgimiento de conductas anticompetitivas en el mercado.

#### **VI.6. Conclusiones**

A pesar de la existencia de competidores potenciales y del relativo poder de negociación de la demanda, es preciso destacar que la operación supone la desaparición del único competidor de la adquirente presente en España y la consecución por parte de DANA de una posición de práctico monopolio en el mercado de los árboles de transmisión ligeros, después de situarse como primer operador también en el mercado directamente relacionado de los árboles de transmisión medios o pesados. Por ello, no cabe descartar que la operación notificada pueda obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado relevante.

### **VIII. PROPUESTA**

En atención a todo lo anterior, se propone **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.