

# **Tribunal de Defensa de la Competencia**

## **I N F O R M E**

### **EXPEDIENTE DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICA C72/02 (DANA/Gkn)**

NOTIFICANTE:

**DANA AUTOMOCIÓN, S.A.**

OBJETO:

**Adquisición por parte de la empresa DANA CORPORATION, a través de DANA AUTOMOCIÓN S.A., de la totalidad del capital social de la empresa GKN AYRA CARDAN S.A.**

## ÍNDICE

<b>1. ANTECEDENTES .....</b>	<b>3</b>
1.1. Notificación de la operación de concentración.....	3
1.2. Remisión del expediente.....	3
1.3. Actuaciones del Tribunal.....	4
<b>2. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN.....</b>	<b>4</b>
2.1. Descripción de la operación.....	4
2.2. Aplicación del Derecho de la Competencia .....	6
<b>3. PARTES INTERVINIENTES .....</b>	<b>7</b>
3.1. Empresa adquirente: “DANA AUTOMOCIÓN, S.A.” .....	7
3.2. Empresa adquirida: “GKN AYRA CARDAN, S.A” .....	8
<b>4. MERCADOS AFECTADOS POR LA OPERACIÓN .....</b>	<b>9</b>
4.1. Productos ofertados por las empresas notificantes .....	9
4.2. Estructura de la oferta .....	10
4.3. Estructura de la demanda .....	13
4.4. Mercado de producto .....	14
4.5. Mercado geográfico .....	15
<b>5. BARRERAS DE ENTRADA.....</b>	<b>16</b>
<b>6. EFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA DERIVADOS DE LA OPERACIÓN.....</b>	<b>17</b>
<b>7. RESUMEN Y CONCLUSIONES .....</b>	<b>21</b>
<b>DICTAMEN .....</b>	<b>23</b>

## **1. ANTECEDENTES**

### **1.1. Notificación de la operación de concentración.**

Con fecha 29 de abril de 2002 tuvo entrada en el Servicio de Defensa de la Competencia (en adelante, el Servicio) la notificación de la operación de concentración económica consistente en la adquisición por parte de la empresa DANA CORPORATION, a través de DANA AUTOMOCIÓN S.A. (en adelante, DANA), de la totalidad del capital social de la empresa GKN AYRA CARDAN S.A. (en adelante, GKN).

La notificación realizada por DANA se lleva a cabo según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), modificada por el Real Decreto Ley 6/1999, de 16 de abril, de Medidas Urgentes de Liberalización e Incremento de la Competencia, que otorga el carácter de notificación obligatoria a todas aquellas operaciones de concentración que reúnen los requisitos reglados en dicha norma. Así pues, la legislación aplicable a la presente operación es la LDC, el Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre Medidas Urgentes de Carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica, el Real Decreto Ley 6/1999 y el Real Decreto 1080/1992, de 11 de septiembre, sobre el procedimiento a seguir por los órganos de defensa de la competencia en concentraciones económicas y la forma y contenido de su notificación.

### **1.2. Remisión del expediente**

El día 23 de mayo de 2002 la Secretaría General de Política Económica y Defensa de la Competencia, por orden del Excmo. Sr. Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía, remitió el expediente referenciado como N-241 sobre la operación de concentración objeto del presente informe, a los efectos de lo previsto en el artículo 15 bis.1 de la LDC.

Dicho expediente tuvo entrada en el Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante, el Tribunal) el mismo día 23 de mayo de 2002, siendo referenciado como expediente C 72/02 DANA AUTOMOCIÓN/GKN AYRA CARDAN.

Según el artículo 16 de la citada LDC, modificada por el Real Decreto Ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios, el Tribunal deberá emitir su

dictamen sobre la operación antes de dos meses, por lo que éste deberá ser aprobado por el Pleno del Tribunal antes del 24 de julio de 2002.

### **1.3. Actuaciones del Tribunal**

Tras la recepción del expediente, el Presidente del Tribunal, de acuerdo con el art. 12 del Real Decreto 1080/1992, procedió al nombramiento de una Comisión con el encargo de elaborar la ponencia que posteriormente serviría de base al informe del Tribunal. La Comisión estuvo compuesta por el Vocal del Tribunal Excmo. D. Antonio Castañeda Boniche y la Subdirectora General de Estudios, Ilma. Sra. D<sup>a</sup>. Clara Guzmán Zapater, en calidad de Secretaria de la Comisión.

La Comisión, tras analizar la información contenida en el expediente, redactó, sobre la base del art. 12.2.c del Real Decreto 1080/1992, una Nota Sucinta que, tras ser puesta en conocimiento del notificante y manifestada por éste su conformidad con el contenido de la misma, fue remitida a los posibles interesados. Se consideró que los posibles interesados por esta operación podrían ser los competidores de las empresas notificantes, los proveedores y los clientes de las mismas, así como a sus correspondientes asociaciones sectoriales.

En el proceso de investigación de la presente operación la Comisión se reunió con los notificantes para que éstos expusieran la operación y aclarasen determinadas cuestiones suscitadas por la Comisión.

No se ha recibido en el Tribunal respuesta alguna a la mencionada remisión de la Nota Sucinta manifestando objeciones a la operación de concentración. Tampoco se ha recibido solicitud alguna de personación en el mismo como parte interesada en la operación.

## **2. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

### **2.1. Descripción de la operación**

La operación de concentración notificada consiste en la adquisición por parte de DANA CORPORATION, a través de su filial DANA, de la totalidad del capital social de la empresa GKN. Tras su realización, DANA CORPORATION, que actualmente controla, junto con GKN HOLDINGS, la empresa DANA, pasará a controlar dicha empresa en exclusiva a través de su filial DANA.

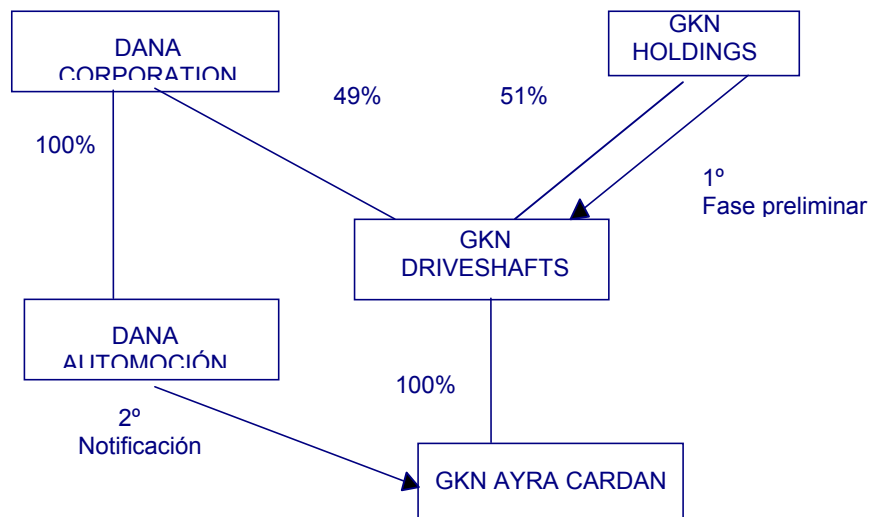
El 29 de marzo de 1999 DANA CORPORATION Y GKN HOLDINGS firmaron un Acuerdo Marco para alcanzar una alianza estratégica entre ambas compañías, consistente en un intercambio de negocios y activos y un conjunto de acuerdos de colaboración para el desarrollo de una nueva generación de sistemas de conducción y módulos de montaje.

El 31 de agosto 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 ostentaba 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 ventas 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.

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

2º Dana Automoción adquiere el 100% de GKN AYRA CARDAN

Fuente: Notificación

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.

## 2.2. Aplicación del Derecho de la Competencia

La siguiente cuestión que debe plantearse es la de si la presente operación cumple los requisitos para ser analizada por las autoridades nacionales de competencia o, por el contrario, le es de aplicación el Reglamento (CEE) nº 4064/89, del Consejo, sobre el control de las operaciones de concentración

<sup>1</sup> [CONFIDENCIAL]

entres empresas, modificado por el Reglamento CEE nº 1310/97. Dado el volumen de facturación de las empresas participantes y su ámbito geográfico, no se cumplen los requisitos previstos en el apartado 2 y 3 del artículo 1 del citado Reglamento. 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.

### **3. PARTES INTERVINIENTES**

#### **3.1. Empresa 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 ostenta 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.

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

**Cuadro nº 1**  
**VOLUMEN DE VENTAS DEL GRUPO DANA**  
**(Millones de euros)**

	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Mundial	15.082	14.053	11.768
Unión Europea	1.885	2.003	1.847
España	48,3	51,1	49,1

Fuente: Notificación

**3.2. Empresa 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 ostenta la propiedad de un gran número de empresas o 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, SA., GKN GEPLASMETAL, S.A., GKN LAZPIUR, 5. L. (51%) y GKN AYRA CARDAN, 5. 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:

**Cuadro nº 2**  
**VOLUMEN DE VENTAS DE GKN AYRA CARDAN**  
**(Millones de euros)**

	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Mundial	30,3	36,9	30,9
Unión Europea	28,5	31,3	25,2
España	13,3	14,2	11,9

Fuente: Notificación



## **4. MERCADOS AFECTADOS POR LA OPERACIÓN**

### **4.1. Productos ofertados por las empresas notificantes**

DANA AUTOMOCIÓN S.A. produce principalmente piezas para motores y Árboles de Tamaño Medio y Pesados (ATMP).

DANA CORPORATION exporta a España ATL producidos en Italia por su filial DANA ITALIA SPA, [CONFIDENCIAL].

GKN AYRA CARDAN S.A. produce principalmente Árboles de Transmisión Ligeros (ATL).

Los árboles de transmisión son usados en coches de pasajeros con tracción trasera o tracción a las cuatro ruedas, coches deportivos, furgonetas y vehículos comerciales pesados, en vehículos que no circulan por carretera, y en ciertos tipos de construcción y otros equipamientos industriales, como grúas, excavadoras y molinos para la producción de acero y de papel. En relación con las aplicaciones de vehículos, los AT suponen menos del 0,5% del valor total del producto final. Transmiten momentos de torsión a través de ángulos variantes y correas entre la transmisión y el eje del vehículo.

Los AT constan esencialmente de (i) una junta, que permite al momento de torsión ser transmitido desde el eje de entrada al de salida, (ii) un eje de conexión entre las juntas, (iii) componentes de deslizamiento, y (iv) en algunos casos, cojinetes de soporte.

La junta es la característica principal en el AT, controlando la transmisión de energía al eje del vehículo a través de ángulos variantes. El AT se vende como una unidad completa a los fabricantes de equipamientos originales. Aunque el muñón y el equipamiento de cojinete, los cuales forman la parte principal de las juntas cardan y de otros componentes para los ejes, son también vendidos independientemente a una gran variedad de fabricantes de ejes y a otros mercados de post-venta independientes.

Dependiendo de la aplicación que se necesite, los AT utilizarán juntas cardan o juntas de velocidad constante al igual que ciertos tipos de acoplamiento en algunas aplicaciones.

Los AT, pueden ser del tipo ATL y del tipo ATMP. Los ATL son usados 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. Los ATL transmiten momentos de torsión desde el motor-transmisión al eje. En el caso de vehículos de tracción delantera, la energía se trasmite a través de los ejes de las ruedas y, por lo tanto, no es necesario un AT. En Europa la gran mayoría -más o menos el 85% de los coches y vehículos comerciales ligeros son de tracción delantera- y no utilizan un AT. Por ello, los ATL, son solamente aplicables a una relativamente pequeña proporción de coches y vehículos comerciales ligeros.

Los ATMP son de mayor tamaño y se utilizan en vehículos comerciales medios y pesados que circulan por carretera, incluyendo camiones y autobuses, así como en vehículos de construcción que no circulan por carretera, y en equipamientos, al igual que en ciertas aplicaciones militares e industriales para equipamiento estacionario.

La tendencia a la sustitución de la tracción trasera por la delantera afecta a los vehículos industriales ligeros, por ejemplo: en los modelos Opel Movano, Renault Traffic Master, Peugeot Partner, Ford Traffic y Citroën Berlingo.

Las ventas de vehículos de tracción integral (Scenic 4x4, BMW y Mercedes 4x4) y de tracción trasera de gama alta (Jaguar, Mercedes, BMW) presentan ciertas perspectivas de crecimiento alentadoras debido a la mayor preocupación por la seguridad que impera en la sociedad actual y a la mejora del nivel de vida de los ciudadanos europeos.

Los nuevos vehículos de tracción integral y de gama alta con tracción trasera exigen ATL dotados de una mayor calidad: menor vibración, mayor resistencia, dispositivos de seguridad, reciclaje de los componentes, etc. En consecuencia, el esfuerzo innovador es constante.

## **4.2. Estructura de la oferta**

GKN AYRA CARDAN S.A. ofrece ATL a fabricantes de equipamientos originales establecidos en territorio nacional. DANA CORPORATION no es un productor significativo de ATL<sup>2</sup>. Tal y como se indicó anteriormente, su actividad se centra en ATMP tras haber adquirido toda la rama de actividad del Grupo GKN. No obstante DANA ITALIA, SPA, suministra ATL a un único cliente en España [CONFIDENCIAL].

---

<sup>2</sup> Al margen de la actividad desarrollada a través de sus filiales conjuntas GKN DRIVESHAFTS LIMITED y GKN AYRA CARDAN S.A.

Como se observa en el siguiente cuadro, la estructura de la oferta en el mercado español se encuentra más concentrada que en el resto de la UE, con dos operadores relevantes claramente diferenciados.

**Cuadro nº 3**  
**MERCADO DE ÁRBOLES DE TRANSMISIÓN LIGEROS. Año 2001. En millones de euros**

Operador	Unión Europea		España	
	Millones euros	Cuota %	Millones euros	Cuota%
DANA	[...]	[...]	-	-
GKN AYRA CARDAN			[...]	[...]
DANA ITALIA			[...]	[...]
Otros	[...]	[...]	[...]	[...]
GKN DRIVESHAFTS Empresa en común	[...]	[...]	[...]	[...]
GKN	[...]	[...]	[...]	[...]
Producción Interna	[...]	[...]	[...]	[...]
Visteon	[...]	[...]	[...]	[...]
IFA	[...]	[...]	[...]	[...]
Importaciones de DANA	[...]	[...]	[...]	[...]
Importaciones de Otros	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>TOTAL</b>	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación

GKN es por tanto el principal suministrador de ATL en España, ocupando la filial italiana de DANA CORPORATION (DANA ITALIA) el segundo lugar. Como resultado de la presente operación de concentración la cuota del grupo resultante alcanzaría el [CONFIDENCIAL]% del mercado español de ATL. Una diferencia importante entre el mercado UE y el mercado español la constituye el hecho de la relevancia que tiene en el primero de ellos la producción interna de los propios fabricantes de equipamientos originales, que en España es, prácticamente, inexistente. De ahí que la cuota de mercado resultante sea sensiblemente más baja en la UE que en España de realizarse esta operación. Son pues, los propios fabricantes de equipamientos originales la principal fuente de competencia de DANA y GKN en Europa,

aunque esta producción se halle asimismo enormemente concentrada en Alemania [CONFIDENCIAL]% .

A continuación figuran dos cuadros que muestran la evolución durante los últimos tres años de las ventas de ATL en España.

**Cuadro nº 4**

**MERCADO DE ATL. Unidades totales vendidas en España. Millones de Euros**

	1999	2000	2001
DANA AUTOMOCIÓN S.A.	0	0	0
GKN AYRA CARDAN S.A.	229.900	242.500	[...]
DANA ITALIA SPA	37.260	75.550	[...]
Otros	Desconocido	Desconocido	Desconocido
TOTAL GRUPO DANA+ GKN AYRA CARDAN S.A.	267.160	318.050	272.000
TOTAL	Desconocido	Desconocido	Desconocido

Fuente: Notificación

**Cuadro nº 5**

**MERCADO DE ATL (España). Cuota de mercado. Millones de Euros**

	1999	2000	2001
DANA AUTOMOCIÓN S.A.	0%	0%	0%
GKN AYRA CARDAN S.A.	70,35%	64,69%	[...]
DANA ITALIA SPA Exportaciones a España	15,30%	33,53%	[...]
Otros	14,35%	1,78%	[...]
TOTAL	100%	100%	[...]
AGREGADOS GKN AYRA CARDAN S.A.+ GRUPO DANA	85,65%	98,22%	[...]

Fuente: Notificación

DANA ITALIA suministra ATL [CONFIDENCIAL], alcanzando de este modo una cuota de mercado en valor del [CONFIDENCIAL]. Con excepción de estas importaciones, no parece que se produzcan importaciones desde España de ningún otro competidor activo en la UE.

#### **4.3. Estructura de la demanda**

La clientela de los ATL la constituyen los fabricantes de equipamientos originales, sector que presenta un altísimo grado de concentración fruto de recientes adquisiciones. De los ocho grandes fabricantes de equipamientos originales, cuatro disponen de instalaciones de producción propias de ATL (Daimler-Chrysler, BMW, Ford y GM Europe) o se nutren de alguna de sus filiales (MTU, de Visteon). Sólo quedan pues otros cuatro fabricantes de vehículos en el mercado de posibles compradores de empresas fabricantes de ATL.

Asimismo, existe la tendencia creciente en este sector a concentrar las compras de cada grupo en unidades centrales de compra. Estas unidades recopilan y comparan la información relativa a precios y calidades ofertados por los suministradores de ATL activos en cualquier punto del mundo, gestionando y tratando la información para la toma de decisión de compras destinadas a cualquier lugar geográfico.

Los fabricantes de equipamientos originales diseñan todas las piezas de sus vehículos y pueden retener el control sobre los ATL que necesitarán en cada momento a través de dos mecanismos: las especificaciones técnicas y el utillaje de fabricación; este utillaje queda a veces protegido por patentes de los fabricantes de equipamientos originales, de modo que el derecho a su uso recae exclusivamente en tales fabricantes. Los suministradores de ATL no pueden utilizar este utillaje sin el acuerdo de los fabricantes de equipamientos originales lo que impide su uso fuera del correspondiente contrato de suministro. Lo anterior facilita el cambio de proveedor en cualquier momento y asegura la posibilidad de obtener los precios más competitivos.

Los fabricantes japoneses de equipamientos originales (Nissan, Suzuki, Mitsubishi) siguen una política de “doble utillaje”. Es decir, en todo momento se aseguran de la existencia de dos suministradores capaces de satisfacer su demanda, al objeto de evitar interrupciones de suministro y de estar en posición de ejercer una constante presión a la baja de los precios.

[CONFIDENCIAL].

Los ATL se componen de una serie de piezas estándar de las que sólo un pequeño porcentaje estará en contacto con el motor y presentará particularidades específicas. Este hecho permite a los productores independientes adaptar rápidamente su proceso productivo a las necesidades de los distintos fabricantes.

Un mercado como éste, que funciona mediante el mecanismo tipo subasta competitiva, se caracteriza por el hecho de que los proveedores carecen de información relativa a los precios ofertados por sus competidores. Información de la que sí disponen los fabricantes de equipamientos originales durante la negociación de los contratos y que deja a los productores independientes a merced de sus potenciales clientes.

#### **4.4. Mercado de producto**

En su decisión de 4 de noviembre de 1999 (COMP/M.1578-DANA/GKN) la Comisión Europea establece que “Los árboles de transmisión se utilizan en vehículos de tracción trasera y tracción total como componentes que transmiten la potencia entre la transmisión del vehículo al eje. Se puede distinguir entre los árboles de transmisión ligeros (ATL) y los árboles de transmisión medios y pesados (ATMP)”.

La citada decisión también indica que, a pesar de constatar que existe un mercado de post-venta que coexiste con el de producción para el suministro a los fabricantes de equipamientos originales, al estar diseñados para funcionar sin necesidad de mantenimiento o recambio, los volúmenes de ventas del mercado de post-venta son muy pequeños y no se considera necesario operar una mayor segmentación del mercado de los ATL. Aclara, asimismo, que no existen fabricantes independientes para la producción de ATL destinada al mercado de post-venta.

El Tribunal asume que esta delimitación del mercado de producto afectado no se ve en modo alguno modificada por las circunstancias que rodean a la presente operación de concentración, por lo que considera, al igual que hacen los notificantes de la misma y el propio SDC, que el mercado de producto relevante es el de la producción y venta de ATL.

#### **4.5. Mercado geográfico**

La Comisión Europea en su decisión de fecha 4 de noviembre de 1999 (COMP/M.1578-DANA/GKN) relativa a la operación por la cual se constituyó la filial común cuya disolución da lugar a la presente concentración, concluyó que el mercado de ATL abarca, al menos, el territorio correspondiente a la Unión Europea. Esta delimitación coincide con la llevada a cabo por los propios notificantes y por el SDC en su Informe.

Los ATL son fabricados y vendidos desde un número limitado de plantas de producción, sirviendo a los fabricantes de equipamientos originales desde cualquier parte de Europa. Los contratos para nuevos programas de vehículos son ofrecidos a todos los productores de la UE, los cuales compiten en igualdad de condiciones independientemente de su ubicación geográfica y de la ubicación de la planta del fabricante de equipamientos originales. De hecho, los contratos normalmente se sacan a subastas competitivas para Europa o incluso para todo el mundo, lo que otorga a otros suministradores europeos la oportunidad de competir respecto de contratos nacionales.

Un ejemplo vivo de ello se encuentra en el último contrato adjudicado a MTU para la provisión de ATL destinados a la fabricación de NCV2, vehículo sustituto de los modelos Vito y Viano de Mercedes. MTU suministrará ATL a la planta de Mercedes situada en Vitoria desde sus instalaciones de Alemania.

Asimismo, la propia naturaleza de este tipo de producto posibilita las importaciones ya que los costes de transporte son reducidos [CONFIDENCIAL]% del precio final dentro de la UE y [CONFIDENCIAL]% para el resto del mundo). La tendencia apuntada en apartados anteriores (Estructura de la Oferta) en relación a la cada vez mayor tendencia a la creación de unidades centrales de compra de componentes de automoción destinados a todas las plantas de fabricación del mundo pertenecientes al mismo grupo empresarial refuerza aún más el argumento de definir un mercado geográfico relevante amplio.

El Tribunal está, por tanto, de acuerdo con la mencionada decisión de la Comisión UE a este respecto. Cabría, sin embargo, en su opinión, ampliar aún más el tamaño de este mercado, hasta definirlo como de dimensión mundial. Y ello debido tanto a las razones expuestas en este mismo apartado, como a la creciente tendencia a la concentración en el sector de los fabricantes originales de equipamiento.



## 5. BARRERAS DE ENTRADA

El Tribunal no aprecia en este mercado la existencia de barreras de entrada específicas, ni de tipo legal ni técnico o económico que impidan la entrada de un nuevo operador a competir en el mismo.

Una de las formas de entrada podría consistir en adquirir líneas de producción. Otra posibilidad sería establecer una producción completa integrada, con elementos de montaje y maquinaria, cuyo coste los notificantes estiman en aproximadamente entre [CONFIDENCIAL] millones de Dólares USA.

Aquellos nuevos entrantes de fuera de la Unión Europea que busquen convertirse en proveedores significativos de los fabricantes de equipamientos originales, tendrán también que considerar si deben producir de forma local en Europa. Los costes de establecimiento para la producción local y las operaciones de almacenamiento serían realmente modestos para proveedores importantes de terceros países como American Axle and Manufacturing (AAMM) de los EEUU y Unishia Jex de Japón.

Tampoco se aprecia la necesidad de realizar fuertes inversiones en marketing o distribución de estos productos. No es preciso establecer una red de distribución propia (con excepción del mercado de post-venta, de escaso tamaño) por cuanto la mayoría de los productos se suministran directamente a los fabricantes de equipamientos originales. Los fabricantes de equipamientos originales no suelen mantener relaciones exclusivas con sus proveedores de componentes y los contratos para programas de vehículos nuevos son normalmente hechos en base a una oferta abierta y competitiva. No hay, por tanto, necesidad de invertir mucho en publicidad o promoción.

Las materias primas necesarias para producir ATL son accesibles. Las forjas de acero se pueden obtener de varios proveedores de la Unión Europea. Estos podrán entonces tratarlas internamente o, alternativamente, los productores pueden importar componentes de maquinaria de una variedad de fuentes. Estos componentes son fáciles de transportar y los costes de flete y aduana no aumentan de forma significativa los costes de las materias primas. Los componentes básicos son las juntas, pero existen algunos proveedores que fabrican el muñón y los equipamientos de cojinete, requeridos para las juntas de cardan, juntas de velocidad constante y los acoplamientos de goma flexibles y que proveen a los fabricantes de equipamientos originales o a otros productores que quieran manufacturar el eje de transmisión completo con todos sus elementos. Los proveedores de muñones y equipamientos de cojinete incluyen SKF, INA, GMB y Sëller. Los proveedores de juntas de



velocidad constante incluyen GKN, NTN, Delphi e IFA y los proveedores de acoplamientos flexibles incluyen SKF y Paulstra.

Los ATL tienen que ser diseñados y exigen una labor de ingeniería para encontrar el perfil técnico específico de cada vehículo, imponiendo los fabricantes de equipamientos originales especificaciones técnicas detalladas, como por ejemplo en términos de torsión y peso.

Los nuevos entrantes tendrán que demostrar que tienen la experiencia técnica necesaria para cumplir estos requisitos y garantizar su rendimiento a lo largo de toda la vida útil del vehículo. Los proveedores de otro tipo de componentes automovilísticos que produzcan otro tipo de productos se presupone que han demostrado su credibilidad técnica y su experiencia en este sector con los fabricantes de equipamientos originales.

La inversión en I+D no es un requisito previo para entrar en este mercado. Existen grandes productores que ya tienen una gran capacidad de I+D y que pueden explotarla en toda Europa. La tecnología para fabricar ejes es muy accesible para los pequeños productores o para los fabricantes de equipamientos originales con posibilidades de producción interna. Aunque existan patentes que cubren factores específicos de productos, los diseños genéricos están disponibles y los nuevos entrantes no necesitarán ningún tipo de licencia de patentes para producir.

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

## **6. EFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA DERIVADOS DE LA OPERACIÓN**

1. Los ATMP y los ATL forman parte de dos mercados de producto distintos, como se ha reconocido por la Comisión Europea en la citada decisión COMP- M.1587 Dana / Gkn. Sus características y funcionalidad son perfectamente diferenciables, sin que pueda considerarse en ningún aspecto que puedan ser sustitutivos entre sí.

Los vehículos que utilizan ATMP son distintos a los vehículos que utilizan ATL, por lo que los clientes de uno y otro producto son generalmente diferentes. En los supuestos en los que un mismo fabricante de equipamientos originales consume ambos componentes, la demanda provendrá por regla general de departamentos e incluso de países distintos.

Las subastas para el suministro de ATL junto con la de ATMP no se practican en este mercado, ya que cada producto se contrata en procedimientos de adjudicación distintos. Los notificantes han negado tajantemente la posibilidad de que se produzca un efecto cartera con otro tipo de árboles de transmisión (ATMP), insistiendo en que se trata de clientes diferentes y que nunca se realizan ofertas combinadas en estas subastas.

2. La competencia de la empresa resultante de esta operación de concentración podría venir de la producción interna de sus propios clientes finales, los fabricantes de equipamientos originales. Sin embargo, la decisión de estos fabricantes de fabricar internamente ATL o no depende básicamente del sentido económico que pueda tener para cada uno de ellos en determinadas circunstancias, en atención al volumen de producción de vehículos automóviles. Sólo a partir de la producción de determinados volúmenes podría quedar justificado el incurrir en el coste añadido de la fabricación interna de ATL. En definitiva, la fabricación interna depende de la dimensión y estructura de costes de cada uno de los fabricantes: no tiene por qué darse necesariamente ni este hecho está relacionado con la posición de los fabricantes de ATL independientes.

La ausencia de producción interna de ATL en España es similar a la existente en Europa, ya que sólo se da en tres países de la Unión Europea. Su ausencia es la tónica general en los doce países restantes. Alemania es la única excepción relevante a dicha regla (concentra el [CONFIDENCIAL]% de la producción interna). La situación particular de este país responde esencialmente a la presencia en su territorio de las plantas de producción propias de BMW y de Mercedes. Se trata de dos fabricantes que otorgan preferencia a la tracción trasera e integral para todos sus vehículos de pasajeros. Las cifras de fabricación anual de vehículos con ATL de Mercedes y BMW rondan las 770.000 unidades y las 720.000 unidades, respectivamente. En España en la actualidad utilizan ATL aproximadamente 270.000 unidades de vehículos al año, aunque la previsión para el año 2003 es de 300.000 unidades, debido fundamentalmente a la fabricación del nuevo Vito en una factoría española.

En resumen, los fabricantes de equipamientos originales normalmente no decidirán establecer una unidad de producción interna salvo que tuviesen importantes pedidos de su producto. Sin embargo, la posibilidad de hacerlo siempre está ahí, cuando los fabricantes de equipamientos originales consideran que pueden conseguirse suficientes ventajas

respecto de los costes. En principio, los fabricantes de equipamientos originales españoles podrían implantar unidades de producción interna cuando los precios disponibles en el mercado ofertados por terceros fueran comercialmente poco atractivos.

El Tribunal ha decidido considerar como mercado geográfico afectado al mercado europeo, planteando sus dudas acerca del posible mayor tamaño del mismo. Por tanto, considerando que los fabricantes españoles podrán surtir, a precios competitivos, de otros fabricantes europeos, soportando costes de transporte reducidos; e incluso de otros fabricantes de terceros países con estos costes ligeramente mayores, no parece razonable considerar el hecho de la falta de producción interna en territorio español de este producto como un indicio de la posible existencia de un cuasi-monopolio en el mismo ejercido por la empresa resultante de esta fusión.

3. Es importante asimismo recordar que esta operación no se refiere a la concentración de dos competidores independientes. En realidad, dado que los acuerdos de 1999 se materializaron en la “joint venture” que ahora termina, y en la que DANA participaba en un 49%, y que existía un pacto de no competencia, DANA no era un competidor genuino e independiente de GKN. Los notificantes han informado al Tribunal del hecho de que la situación respecto de las importaciones de DANA ITALIA “únicamente se mantuvo para facilidad del cliente, y no debería interpretarse como un signo de competencia independiente”.

De hecho, resulta significativo destacar que, fruto de la presente operación, ambas empresas pasarán a competir en el mercado español así como en el resto de Europa, puesto que la mencionada cláusula de no competencia no ha sido incluida en el contrato final de concentración.

4. Descartado por el Tribunal un análisis de competencia basado en las cuotas de mercado resultantes para el mercado español, debe asimismo destacarse que ni estas mismas cuotas ni las cuotas referidas al mercado europeo constituyen una información definitiva que determine las conclusiones de este informe. Las cuotas de mercado pueden sufrir fuertes alteraciones de un año para otro, como de hecho se muestra en los cuadros relativos a la evolución de la facturación de los distintos operadores en este mercado. Esto se debe al poder de mercado ejercitado por los fabricantes de equipamientos originales, quienes pueden adjudicar un contrato, normalmente por un período de un año, con la posibilidad de renovación. Si la renovación no se produjera, el contrato podría adjudicarse a un suministrador distinto, alterando por tanto, las cuotas de mercado previamente existentes. Además, los

contratos de suministro pueden ser rescindidos por el fabricante de equipamientos originales en cualquier momento en virtud de la cláusula de competitividad que suelen incorporar: si el suministrador adjudicado con un contrato dejara de alcanzar los estándares requeridos por el fabricante o se demostrara que otro proveedor puede facilitar este pedido en mejores condiciones, se rescindirá el contrato y el fabricante de equipamientos originales acudirá a una fuente alternativa de suministro asegurada de antemano.

Un ejemplo de lo anterior está en la citada concesión a MTU (filial de DaimlerChrysler) de un contrato para España (Proyecto NCV2, vehículo sustituto de los modelos Vito y Viano de Mercedes, ensamblado en la planta de Mercedes en Vitoria) que alterará sustancialmente las cuotas de mercado de los actuales operadores. Los notificantes prevén una [CONFIDENCIAL] del mercado español en 2003 [CONFIDENCIAL] en el 2004, [CONFIDENCIAL]%.

En este punto es significativo observar como ninguno de los clientes de ambas empresas notificantes ha querido realizar comentario alguno a este proyecto de operación, una vez contactados, uno a uno y sin exclusión, por este Tribunal.

5. En cuanto a la ya comentada inexistencia de una cláusula de no competencia, en la Decisión de la Comisión de 4 de noviembre de 1999 relativa a la creación de la filial común que ahora se disuelve, las partes acordaron una cláusula de no competencia cuya duración se extendía a la totalidad de la vida de la filial. No obstante, con carácter excepcional, cada una de ellas siguió suministrando ATL a aquellos de sus respectivos clientes que se mostraron reacios a cambiar de suministrador (por ejemplo, [CONFIDENCIAL]). Cualquier actividad de promoción directa y captación de clientes al margen de la filial quedó prohibida.

Con la disolución de la filial en común se extingue la prohibición de no competir acordada en 1999. DANA se convertirá ahora en un competidor por derecho propio en el mercado de los ATL. En el momento de la creación de la empresa en participación las ventas de DANA de este producto en la Unión Europea eran insignificantes. Tras esta operación, DANA adquirirá lo que era el negocio español de GKN. Por tanto, no sólo finaliza la cláusula de no competencia, sino que DANA se convierte en un competidor real en Europa. GKN tendrá a partir de ahora plena libertad para realizar ventas (pasivas o activas) de ATL en España. En particular, GKN podrá suministrar al territorio español desde las plantas

de producción de GKN DSL ubicadas en el Reino Unido o desde Alemania con GKN Löbro.

## **7. RESUMEN Y CONCLUSIONES**

El presente informe analiza los efectos que sobre la competencia efectiva en el mercado puede tener la operación de concentración notificada por la empresa DANA AUTOMOCIÓN S.A.

**PRIMERA:** La operación de concentración se lleva a cabo mediante la adquisición por parte de DANA CORPORATION, a través de su filial DANA AUTOMOCIÓN S.A., de la totalidad del capital social de GKN AYRA CARDAN S.A.

**SEGUNDA:** La operación de concentración ha sido notificada al cumplir los criterios del art. 14.1.a) de la Ley 16/1989, de 16 de julio, de Defensa de la Competencia.

**TERCERA:** Los volúmenes de facturación de las partes objeto de la concentración no alcanzan los umbrales marcados en el Reglamento CEE nº 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989. Carece por lo tanto de dimensión comunitaria y puede, pues, ser analizada por las autoridades españolas de competencia.

**CUARTA:** El mercado relevante afectado por la operación es el mercado de producción y venta de árboles de transmisión ligeros (ATL).

**QUINTA:** El mercado geográfico relevante afectado por la operación tiene dimensión, al menos, europea. Podría incluso considerarse la posibilidad de que tuviera una dimensión de carácter mundial. Ello reduciría por irrelevantes las cuotas para el mercado español.

**SEXTA:** No se han identificado barreras de entrada específicas.

**SÉPTIMA:** Los fabricantes de ATL distribuyen sus productos directamente a sus clientes finales en cualquier parte del mundo que son los fabricantes de equipamientos originales, fundamentalmente compañías multinacionales dedicadas a la fabricación de vehículos de motor que gozan de un poder de compra significativo con respecto a sus proveedores debido a su alto grado de concentración, su propia capacidad financiera, al

tamaño de sus pedidos, a su política de doble utillaje, es decir, tener asegurado el suministro alternativo, a su capacidad de producir ATL en sus plantas para consumo interno y a que los contratos suelen incluir cláusulas de competitividad que permiten su rescisión en cualquier momento.

OCTAVA: La estructura europea de mercado no se ve afectada en su conjunto de forma significativa por la operación notificada.

NOVENA: En consecuencia, no se han constatado a lo largo del estudio efectos restrictivos de la competencia.

Por cuanto antecede, el Tribunal de Defensa de la Competencia, dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 17 de la Ley de Defensa de la Competencia, ha acordado remitir al Excmo. Sr. Vicepresidente Segundo de Gobierno y Ministro de Economía para su elevación al Gobierno el siguiente

## **DICTAMEN**

**El Pleno del Tribunal, teniendo en cuenta los efectos que sobre la competencia en el mercado de referencia podría causar la operación de concentración económica objeto del presente informe y, tras concluir que no se aprecian restricciones a la misma, considera que resulta adecuado declarar procedente la operación notificada.**

Madrid, a 23 de julio de 2002