



## INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

**N-06054**

**BRP SWEDEN AB / JETS MARIVENT**

Con fecha 13 de junio de 2006, ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa al proyecto de operación de concentración económica consistente en la toma de control de JETS MARIVENT MOTOS ACUÁTICAS EUROPA, S.L. por parte de BRP SWEDEN AB.

La notificación ha sido realizada por las sociedades adquirentes, 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) de la mencionada norma. 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, la 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 **13 de julio de 2006** inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

### **I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

La operación consiste en la adquisición del control exclusivo sobre JETS MARIVENT MOTOS ACUÁTICAS EUROPA, S.L. (JETS MARIVENT) por parte de BRP SWEDEN AB (BRP).

La operación se articula mediante distintos contratos sucritos en junio de 2006 por los que BRP adquiere la totalidad de las acciones de JETS MARIVENT. De esta forma, BRP SWEDEN adquiere a su distribuidor mayorista de productos motorizados en España, JETS MARIVENT, que únicamente distribuye los productos de BRP.

En la actualidad las relaciones comerciales entre JETS MARIVENT y BRP se rigen por un contrato de distribución, en virtud del cual JETS MARIVENT ha venido actuando desde el 28 de febrero de 2003 como distribuidor de BRP en España, Reino Unido, Irlanda, Bélgica, Países



Bajos, Luxemburgo y Alemania con la obligación de adquirir exclusivamente los productos de BRP para su posterior distribución a minoristas o concesionarios<sup>1</sup>.

La ejecución de la operación está sujeta a la condición suspensiva consistente en su autorización por parte de las autoridades españolas de defensa de la competencia. La operación también ha sido notificada en Alemania el 21 de junio de 2006.

## II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

La cláusula 4.2 del Contrato de Compraventa de acciones contiene una cláusula de no competencia<sup>2</sup> por parte de los vendedores por un periodo de “inferior a 3 años” desde la fecha de cierre del contrato en España, Reino Unido, Irlanda, Bélgica, Países Bajos, Luxemburgo o Alemania.

Dicha cláusula incluye también una cláusula de no captación de personal por el mismo periodo de tiempo.

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.

Por tanto, teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios, así como la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente relacionadas y necesarias para las operaciones de concentración (2005 C 56/03), se considera que en el presente caso el contenido, la duración y el ámbito geográfico de los acuerdos de no competencia y no captación no van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada, considerándose, por tanto, como parte integrante de la misma.

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

De acuerdo con el notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas (DOUE L-24/1, de 29.1.2004), por lo que carece de dimensión comunitaria.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, para su notificación, al superarse el umbral establecido en su artículo 14.1 a).

## IV. EMPRESAS PARTÍCIPES

### IV.1. BRP SWEDEN AB (“BRP”)

BRP es una sociedad participada indirectamente al 100% por J.A. BOMBARDIER Inc. (“JAB”), sociedad holding no controlada por ninguna otra persona o empresa.

---

<sup>1</sup> Según el contrato de distribución, JETS MARIVENT no es el distribuidor exclusivo de BRP. En todo caso, el notificante afirma que nunca ha distribuido sus productos de forma directa en España o por medio de un tercero distinto de JETS MARIVENT.

<sup>2</sup> De la que quedan excluidos los vehículos eléctricos y las embarcaciones intraborda sin sistemas *jets-drive*, así como la parte del inventario BRP que no se vaya a vender antes del cierre, y cualquier parte del inventario no-BRP durante el plazo de 12 meses desde la fecha de cierre.



JAB, a su vez, es el resultado de la segregación en diciembre de 2003 de las actividades de fabricación y comercialización de motores y productos motorizados de recreo (motos acuáticas, *quads*, motos de nieve y *karts*) del Grupo BOMBARDIER. Tras dicha segregación el Grupo BOMBARDIER quedó exclusivamente dedicado a la industria aeroespacial y de transporte.

El volumen de negocio de JAB en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art.3 del R.D. 1443/2001, es el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DE JAB (Millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	1.522,2	1.515,9	1.563,8
Unión Europea	249	234	272,1
España	26,7	31,9	32,2

Fuente: Notificación.

## IV.2 JET MARIVENT MOTOS ACUÁTICAS EUROPA, S.L. (“JETS MARIVENT”)

JETS MARIVENT es una sociedad domiciliada en Barcelona<sup>3</sup>, que cuenta con las siguientes filiales: JETS MARIVENT UK Ltd, JETS MARIVENT DEUTSHLAND GmbH, JETS MARIVENT NORTH B.V. y MARIVENT MAYBJ, S.L.

Su actividad consiste en la distribución de productos motorizados de recreo, y de sus partes y accesorios tanto en España como en el extranjero.

El volumen de ventas de JETS MARIVENT en los tres últimos ejercicios económicos, conforme a lo establecido en el Art.3 del R.D. 1443/2001, es el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DE JETS MARIVENT (Millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	46,5	57,4	57,5
Unión Europea	45,5	56,9	57
España	17,8	23,6	33,9

Fuente: Notificación

## V. MERCADO RELEVANTE

### V.1. Mercado de producto

La adquirente opera en la fabricación y distribución de distintos productos de recreo motorizados: motos de nieve, motos acuáticas, barcos deportivos, *quads*, motores fueraborda, motores para aviones ultraligeros y *karts*.

<sup>3</sup> El capital social de JETS MARIVENT se encuentra distribuido entre los siguientes socios: MIO PROMO 2001, S.L. (25%), MYALOKIN EUROPE, S.L. (25%), LAS MOTOS SYSTEM 2010, S.L. (25%) y DEVONSHIRE COSMOS EUROPE, S.L. (25%). El socio y administrador único de las dos primeras sociedades arriba mencionadas es el Sr. OLIVER FRÖLS y de las otras dos es el Sr. SERGIO ÁLVARO FERNÁNDEZ.



Por su parte la actividad de JETS MARIVENT consiste en la distribución mayorista de embarcaciones<sup>4</sup>, embarcaciones deportivas<sup>5</sup>, motos acuáticas<sup>6</sup>, motores fueraborda<sup>7</sup>, *quads*<sup>8</sup> y motos de nieve<sup>9</sup>.

La notificante al delimitar el mercado de distribución mayorista de estos productos señala que las embarcaciones distribuidas por las partes son “embarcaciones de recreo” según el Art. 2.1 del Real Decreto 1434/1999<sup>10</sup> de 10 de septiembre: “aquéllas de todo tipo, con independencia del medio de propulsión, que tengan eslora de casco comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectadas y destinadas para fines recreativos deportivos, y que no transporten más de 12 pasajeros”.

No obstante, la sustituibilidad de las “embarcaciones de recreo” desde el punto de vista de la demanda varía en función de sus características, usos y precios.

Así, según la notificante, cabría diferenciar, en primer lugar, entre embarcaciones de recreo de vela y de motor. Si bien la mayoría de los barcos de vela disponen de un motor, éste no deja de desempeñar una mera función auxiliar para la salida o entrada del puerto o en caso de falta de viento. En efecto, las embarcaciones de motor tienen prestaciones significativamente superiores a las de los veleros de tamaño equivalente.

Dentro de las embarcaciones de motor, la notificante diferencia las motos acuáticas del resto de embarcaciones en función de sus características, en particular, de la posición de conducción y del número limitado de pasajeros que pueden transportar simultáneamente (hasta cuatro). Así, las motos acuáticas se diferencian de las barcas neumáticas, semirrígidas y de fibra, por la utilización de un motor intraborda con propulsión mediante turbina y por sus mayores prestaciones (en términos de potencia y velocidad). Por su parte, las motos acuáticas se diferencian de los barcos deportivos por sus menores dimensiones y equipamiento, su menor capacidad de almacenaje y de depósito de combustible, así como, en general, por sus menores prestaciones.

En cuanto a su uso, la notificante señala que las motos acuáticas pueden en ciertos casos sustituirse por otras embarcaciones de pequeño tamaño. De hecho, se utilizan cada vez más como embarcaciones auxiliares de embarcaciones mayores y, cada vez con mayor frecuencia, en

---

<sup>4</sup> Incluye barcas neumáticas (embarcaciones que constan de varias cámaras de aire independientes, normalmente vendidas con motor fueraborda de pequeña potencia), embarcaciones semi-rígidas (embarcaciones auxiliares con casco de fibra también vendida con motor fueraborda de pequeña potencia) y las barcas de fibra (embarcaciones de eslora comprendida entre los 5 y 6 metros, casco en forma de “V” y motor fueraborda, destinadas al público familiar, excursiones y deportes acuáticos.

<sup>5</sup> Embarcaciones de entre 4 y 7 metros de eslora con motores intraborda de gran potencia y con capacidad para entre 4 y 12 pasajeros.

<sup>6</sup> Embarcaciones de menos de 4 metros de eslora que utilizan un motor de combustión interna con una bomba de chorro de agua como fuente principal de propulsión y proyectada para ser manejada por una o más personas sentadas, de pie o de rodillas sobre los límites de un casco y no dentro de él (Art. 1.3. b) de la Directiva 94/25/CE relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a las embarcaciones de recreo, modificada por la Directiva 2003/44/CE.)

<sup>7</sup> Motores que pueden ser acoplados y separados de la parte trasera del barco.

<sup>8</sup> También llamados ATVs (All-terrain Vehicles), son vehículos todo terreno ligeros, abiertos (sin carrocerías), de cuatro ruedas, de uno o dos pasajeros con motor de gasolina y conducción similar a la de una motocicleta.

<sup>9</sup> Vehículos de uno o dos pasajeros utilizados para circular sobre nieve, que se desplazan sobre cadenas en la parte trasera y esquís -que sirven también como mecanismos de dirección- en la parte delantera.

<sup>10</sup> Real Decreto por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.



funciones de salvamento en lugar de las tradicionales barcas neumáticas o semirígidas. Sin embargo, el uso que se hace de las motos acuáticas no puede ocultar su mucho más generalizada utilización como embarcación lúdico deportiva tanto de motos de titularidad propia como en el de motos alquiladas por empresas autorizadas al efecto<sup>11</sup>.

Si bien las barcas de fibra y sobre todo los barcos deportivos comparten con las motos acuáticas dicho carácter lúdico deportivo, sus características son totalmente diferentes (pasajeros y carga) destinándose para uso más familiar o de grupos y para una duración más prolongada en el día (excursión, desplazamientos a otras zonas de la costa etc).

Además, las motos acuáticas están sometidas a un régimen específico contenido en el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo por el que se actualizan las medidas de seguridad a las que está sujeto su uso.

Este Servicio estima que cabría valorar si la distribución mayorista de los artículos antes referidos debe diferenciarse en función de las características de cada uno de ellos o no, en la medida en que los distribuidores pueden distribuir una gama compuesta por distintos artículos. En todo caso, esta es una cuestión que puede quedar abierta, dada la naturaleza de la presente operación. En el presente caso, la notificante estima que la entidad resultante de la operación sólo registra cuotas superiores al 10% en la distribución de motos acuáticas<sup>1213</sup>.

A la luz de las consideraciones anteriores y, en particular, de la naturaleza y actividades de las partes, este Servicio no considera necesario cerrar la definición del mercado de producto puesto que la valoración de la operación no varía sustancialmente en función de la delimitación precisa del mismo. En todo caso, a los efectos del presente análisis este Servicio estimará como relevante el mercado de la comercialización mayorista de motos acuáticas, en línea con lo propuesto por la notificante.

## V.2 Mercado geográfico

La notificante considera que el mercado de la comercialización de las motos acuáticas presenta todas las características de un ámbito geográfico al menos del territorio de la UE.

En este sentido argumenta que no existen diferencias significativas entre las cuotas de los distintos operadores presentes en cada país de la UE, ni en los patrones de consumo de este tipo de productos.

Los permisos y autorizaciones necesarios tienen un contenido similar en toda la UE. La Directiva (CE) 94/25 de armonización de las normas de los Estados miembros de la UE relativa a las embarcaciones de recreo, también aplicable al diseño y construcción de motos acuáticas, además de simplificar los procedimientos de matriculación de tales embarcaciones, establece unos requisitos básicos de seguridad, salubridad y protección medioambiental y del consumidor comunes en todos los Estados miembros.

No obstante, los requisitos para la utilización de motos acuáticas son diferentes en los distintos Estados miembros de la UE (en unos, como España, se exige titulación específica, mientras que en otros es suficiente un título general para embarcaciones y en otros ni siquiera es

<sup>11</sup> de conformidad con el Real Decreto 1434/1999.

<sup>12</sup> Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto se ha declarado confidencial.

<sup>13</sup> Según datos del notificante: *Quads* (“inferior al 10%”), *Barcas neumáticas* (“inferior al 10%”), *Barcas semi-rígidas* (“inferior al 10%”), *Barcas de fibra* (“inferior al 10%”), *Embarcaciones deportivas* (“inferior al 10%”), *motores fuera borda* (“inferior al 10%”) y *motos de nieve* (“inferior al 10%”).

necesaria titulación), circunstancia que podría llevar a considerar la existencia de diferencias nacionales en la comercialización de tales máquinas.

En todo caso, este servicio analizará la incidencia de la operación notificada en el ámbito nacional y el europeo.

## VI. ANÁLISIS DEL MERCADO

### VI.1. Estructura de la oferta

El tamaño del mercado de la distribución de motos acuáticas en España es reducido. En 2005 alcanzó unas ventas de 12,4 millones de euros<sup>14</sup> (prácticamente la misma cifra que en 2004). Tras un crecimiento notable entre 1997-2001 y un descenso acusado a partir del 2002, en la actualidad el mercado parece estabilizado.

En España no se fabrican estos productos, por lo que todos ellos son importados. BRP no opera como distribuidor en España. La distribución mayorista de sus motos acuáticas corre a cargo de JETS MARIVENT. La siguiente tabla refleja la cuota de los principales operadores en España.

Mercado Español de distribución mayorista de motos acuáticas						
	2003		2004		2005	
	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen
<b>JETS MARIVENT (BRP)</b>	[45-55]%	[40-50]%	[45-55]%	[45-55]%	[50-60]%	[50-60]%
YAMAHA	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
KAWASAKI	[10-20]%	[10-20]%		[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
POLARIS	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
OTROS	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

En el mercado de distribución de motos acuáticas hay cuatro proveedores principales que representan aproximadamente el 95% de las ventas: JETS MARIVENT (distribuidor del fabricante BRP), YAMAHA, KAWASAKI y POLARIS<sup>15</sup>.

BRP no está presente en la distribución de motos acuáticas en España, por lo que en este mercado no se produce adición de cuotas como resultado de la operación de concentración.

La siguiente tabla refleja la cuota de mercado de la distribución mayorista de motos acuáticas en el mercado europeo.

Mercado europeo de distribución mayorista de motos acuáticas			
	2003	2004	2005
BRP	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
JETS MARIVENT (BRP)	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
<b>BRP+JETS MARIVENT</b>	<b>[30-40]%</b>	<b>[30-40]%</b>	<b>[25-35]%</b>
YAMAHA	[25-35]%	[25-35]%	[30-40]%

<sup>14</sup> Dato de CONESMA.

<sup>15</sup> POLARIS abandonó el mercado de la fabricación y venta de motos acuáticas a mediados del 2005.



### Mercado europeo de distribución mayorista de motos acuáticas

	2003	2004	2005
KAWASAKI	[20-30]%	[15-25]%	[15-25]%
POLARIS	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
OTROS <sup>16</sup>	[5-15]%	[5-15]%	[5-15]%
TOTAL	100%	100%	100%

Fuente: Notificación (en volumen)

BRP distribuye como mayorista (venta a concesionarios) sus motos acuáticas en Europa únicamente en Finlandia, Suecia, Estonia y Francia. En España, Reino Unido, Irlanda, Alemania y los países del Benelux su distribuidor mayorista es JETS MARIVENT. En el resto de Europa la distribución mayorista de los productos de BRP se realiza por terceros distribuidores.

BRP dispone de una cuota cercana al 39% en el mercado de fabricación de motos acuáticas en Europa en el que no opera la adquirida.

#### VI.2. Estructura de la demanda, distribución y Precios.

La demanda de los distribuidores mayoristas está esencialmente formada por concesionarios minoristas que, a su vez, sirven a particulares (aproximadamente el 85%), clubes náuticos, empresas de alquiler u otros.

La notificante indica que a nivel minorista existen en España un total de 75 concesionarios dedicados a la venta de motos acuáticas, siendo la inmensa mayoría de ellos pequeñas y medianas empresas. La mayoría de los concesionarios suelen estar ligados en exclusiva a uno de los fabricantes de motos acuáticas. JETS MARIVENT opera con 30 concesionarios con una relación puramente contractual. De estos concesionarios, 20 operan en exclusiva y representan el 80% de sus ventas. Los concesionarios con los que opera JETS MARIVENT en España se encuentran situados principalmente en Madrid, Cataluña, Baleares, Canarias, Murcia, Valencia y Andalucía.

En España, la mayor parte de los fabricantes realiza por sí mismo las actividades de importación y distribución mayorista, de forma que venden directamente sus productos a los concesionarios. Es decir, YAMAHA, KAWASAKI y POLARIS importan y venden sus productos a través de filiales propias.

El precio de venta de una moto acuática varía entre 11.000 y 12.000 euros, aunque existen modelos aproximados a 18.000 euros. El precio de venta al público depende del precio de venta del fabricante más, en su caso, el margen del distribuidor mayorista y el del concesionario. La notificante indica que los precios de las motos acuáticas son generalmente homogéneos en toda Europa.

#### VI.3.- Competencia potencial - Barreras a la entrada

Las restricciones legales y medioambientales para la comercialización de las motos acuáticas son comunes para toda la UE, al haber sido armonizadas por varias Directivas comunitarias. En España el Real Decreto 2127/2004, por el que regula los requisitos de embarcaciones de recreo, de las motos acuáticas de sus componentes y de las emisiones de

<sup>16</sup> Incluye los distribuidores mayoristas de BRP ajenos al propio fabricante y distintos de JETS MARIVENT.



escape y sonoras de sus motores, establece los requisitos de seguridad y medioambientales que deben reunir las motos acuáticas en España. Dicho Real Decreto transpone la Directiva 2003/44/CE<sup>17</sup> relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativos a las embarcaciones de recreo.

No obstante, los nuevos operadores en la actividad de distribución mayorista de motos acuáticas se enfrentan al hecho de que una parte significativa de los distribuidores minoristas (concesionarios) trabajan en exclusiva para fabricantes o distribuidores mayoristas.

## VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la adquisición del control exclusivo sobre JETS MARIVENT MOTOS ACUÁTICAS EUROPA, S.L. (JETS MARIVENT) por parte de BRP SWEDEN AB (BRP).

La adquirida opera, entre otras actividades, como distribuidor mayorista de las motos acuáticas que fabrica la adquirente. No obstante, este mercado tiene una dimensión reducida. En efecto, las ventas de motos acuáticas en España no alcanzan los 13 millones de euros.

En Europa se produce cierta adición de cuotas en el mercado de distribución mayorista de motos acuáticas en la medida en que BRP también opera como distribuidor mayorista en ciertos países. En todo caso, la cuota conjunta de las partes asciende al [25-35]%.

Sin embargo, en España la operación no da lugar a adición alguna de cuotas ya que BRP no opera como distribuidor mayorista. BRP se limita a asumir la cuota del [50-60]% de la empresa adquirida en el mercado de distribución mayorista.

La operación supone la integración vertical de BRP que adquiere al distribuidor mayorista de los productos que fabrica. En todo caso, la mayor parte de sus competidores (YAMAHA o KAWASAKI) son operadores verticalmente integrados.

Adicionalmente, JETS MARIVENT viene operando como distribuidor mayorista en exclusiva de las motos acuáticas de BRP en España. En la actualidad JETS MARIVENT no adquiere motos acuáticas de fabricantes distintos de BRP.

Por otra parte, la mayoría de los concesionarios que no distribuyen motos acuáticas de BRP está ligada en exclusiva a competidores de BRP. En todo caso, los concesionarios que no distribuyen una marca en exclusiva disponen, según la notificante, de la posibilidad de adquirir productos de marcas como KAWASAKI O YAMAHA, de amplio reconocimiento en el mercado, capacidad de suministro suficiente y gran implantación en España. De esta forma, no parece previsible que, como consecuencia de la operación BRP disponga de incentivos para negar o encarecer el suministro a tales concesionarios.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en los mercados considerados.

## 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

<sup>17</sup> Que modifica a la Directiva 94/25/CE.





de concentración notificada quedaría tácitamente autorizada conforme al apartado 2 del mencionado artículo.