



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-04092

VOSSLOH / ALSTOM

Con fecha 16 de diciembre de 2004 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición por VOSSLOH ESPAÑA, S.A., de los activos de la Planta que ALSTOM TRANSPORTE, S.A. posee en Albuixech (Valencia).

Dicha notificación ha sido realizada por VOSSLOH ESPAÑA, S.A., 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 **17 de enero de 2005**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación consiste en la adquisición por VOSSLOH ESPAÑA, S.A., de los activos de la Planta que ALSTOM TRANSPORTE, S.A. posee en Albuixech (Valencia).

ALSTOM también tiene presencia en España en sendas plantas en Madrid y Cataluña que no forman parte de este acuerdo.

La operación se articula a través de un Contrato de Compraventa de fecha 29 de noviembre entre VOSSLOH ESPAÑA, S.A., VOSSLOH AKTIENGESELLSCHAFT, ALSTOM TRANSPORTE, S.A. y ALSTOM TRANSPORT, S.A.

La venta de la Planta por parte de ALSTOM es consecuencia de la reciente Decisión de la Comisión Europea de 7 de julio de 2004 en el asunto C-58/2003, mediante la que se han autorizado con condiciones determinadas ayudas de Estado a ALSTOM. Una de las condiciones impuestas por la Comisión Europea ha sido la venta del negocio de locomotoras para el transporte de mercancías en España. Las locomotoras para el transporte de mercancías de ALSTOM son



precisamente las locomotoras diesel-eléctricas que se fabrican en la Planta objeto de la transacción.

Por su parte, VOSSLOH, que ya fabrica en su planta de Kiel (Alemania) locomotoras diesel hidráulicas de un rango de potencia medio o bajo, podrá, mediante la operación, comenzar a producir locomotoras diesel eléctricas de alta potencia, ampliando así su gama de productos.

La ejecución de la operación está condicionada a la autorización por parte de las Autoridades de Defensa de la Competencia de España. Además, la operación se notificará a las autoridades de competencia de Alemania e Israel.

II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

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

El **Contrato de Compraventa** incluye los siguientes pactos:

- **Pacto de no competencia** por el que ALSTOM no podrá competir con VOSSLOH durante [no superior a 3 años] desde el cierre de la operación en el suministro de [...]¹.
- **Acuerdo de no captación** por el que cada una de las partes se compromete a no realizar ofertas laborales a trabajadores de la otra durante un periodo [no superior a 3 años] desde el cierre de la operación.
- **Pacto de confidencialidad** por el que se impide al Grupo vendedor la divulgación a terceros de secretos comerciales del negocio adquirido durante un periodo [no superior a 3 años] desde el cierre de la operación.

Adicionalmente, las partes plantean firmar en el momento de la formalización de la compraventa un **Acuerdo de Cooperación** que prevé el suministro por VOSSLOH ESPAÑA [...]²], cuyos derechos de propiedad industrial adquiere VOSSLOH mediante la operación notificada, para que ALSTOM pueda fabricar pedidos [...] comprometidos antes de la operación o acometer proyectos futuros. En caso de que no se llegara a un acuerdo sobre los términos del suministro ALSTOM podrá utilizar los correspondientes derechos de propiedad industrial pagando un canon a la adquirente.

[...].

La duración y contenido de estas cláusulas del Contrato de Compraventa y del Acuerdo de Cooperación no van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada y no es preciso acudir para su autorización al procedimiento regulado en los artículos 4 y 38 de la Ley 16/1989, considerándose, por tanto, como parte integrante de la operación.

¹ Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto se ha declarado confidencial

² [...].



Por otra parte, en el **Acuerdo de Cooperación** antes señalado las partes prevén suscribir los siguientes compromisos:

- La creación por ALSTOM Y VOSSLOH ESPAÑA [...³].
- El suministro preferente a ALSTOM de [...] por parte de VOSSLOH [...], por un periodo [superior a 3 años].
- La obligación de suministro a VOSSLOH ESPAÑA [...] para la Planta [...] por un periodo [superior a 3 años].

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 (2001/C188/03), se considera que en el presente caso el contenido y/o la duración de dichas cláusulas va más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada, por lo que no forman parte de la operación de concentración y estarían sujetas, en su caso, a la normativa relativa a acuerdos entre empresas.

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

De acuerdo con la notificación, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas porque no supera los umbrales de notificación.

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

IV. EMPRESAS PARTICIPES

IV.1. “VOSSLOH ESPAÑA, S.A.” (VOSSLOH)

La adquirente es una sociedad constituida recientemente con el objeto de adquirir la planta de ALSTOM TRANSPORTE, S.A., cuyo objeto social consiste en la prestación de todo tipo de servicios relacionados con el sector ferroviario, incluyendo servicios de mantenimiento, desarrollo, diseño, construcción y venta de bienes de equipo ferroviario, ligeros o pesados, material rodante y sus componentes.

La adquirente es filial al 100% de VOSSLOH AG, sociedad alemana cotizada en las bolsas de Frankfurt, Düsseldorf y XETRA⁴. La familia VOSSLOH posee un 35% de las acciones de VOSSLOH, y el resto está en bolsa.

El Grupo VOSSLOH compite en mercados ferroviarios de todo el mundo fabricando sistemas de sujeciones de vías, desvíos y cruces de vías, y locomotoras diesel-hidráulicas.

³ [...].

⁴ Sistema de negociación electrónica que agrupa varias bolsas alemanas.

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

Volumen de ventas de VOSSLOH AG (Millones de euros)			
	2001	2002*	2003
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

*En 2002 VOSSLOH vendió su división de luminarias y la compañía VAE AG, durante este año adquirió la compañía COGIFER.

IV.2. “Planta de ALSTOM TRANSPORTE, S.A. en Albuixech (Valencia)” (La Planta)

ALSTOM TRANSPORTE S.A. (en adelante ALSTOM ESPAÑA) es una empresa española que desarrolla sus actividades en el sector ferroviario. En particular, la Planta adquirida fabrica locomotoras diesel-eléctricas de alta potencia, tranvías, vagones de metro y bogies.

ALSTOM ESPAÑA es una filial al 100% de ALSTOM ESPAÑA IB, S.L. un holding que pertenece a ALSTOM FRANCE, S.A., cuyas acciones cotizan en las bolsas de París y Nueva York. [...].

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

Volumen de ventas de La PLANTA (Millones euros)			
	2001	2002	2003
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

V. MERCADOS RELEVANTES

V.1. Mercado de producto

El sector económico en el que se enmarca la operación es el de la fabricación y venta de transporte ferroviario.

De acuerdo con el criterio establecido por la Comisión Europea en su Decisión COMP/M.580, *ABB/DAIMLER BENZ* los productos ferroviarios pueden dividirse en dos categorías: infraestructura ferroviaria (equipamiento fijo) y vehículos ferroviarios (material móvil).

En dicho precedente, la Comisión Europea señaló que el sector de la tecnología de transporte ferroviario se puede clasificar, básicamente, en cuatro niveles: Nivel I.- tecnología ferroviaria en general; Nivel II.- distinción entre “material móvil” y “material fijo”; Nivel III.- subdivisión por categorías de productos y Nivel IV.- subdivisión de las categorías de producto en distintos grupos de productos.

VOSSLOH fabrica y vende tanto material fijo (sujeciones de vías, cruces y desvíos de vía e ingenierías de planificación, control e información de pasajeros) como móvil (locomotoras diesel-hidráulicas). Por su parte, la Planta adquirida fabrica únicamente material móvil⁵, consistente en locomotoras diesel-eléctricas, tranvías⁶, vagones de metro⁷, tranvías y bogies⁸.

En lo que respecta al “material móvil”, única categoría de productos que fabrica La Planta, en el asunto COMP/M. 2139, *BOMBARDIER/ADTRANZ*, la Comisión señaló que en el Nivel IV, el mercado puede subdividirse en otros segmentos como locomotoras diesel, locomotoras de gasóleo, vehículos de transacción eléctrica de varias unidades y vehículos de transacción con motor de gasóleo de varias unidades, coches de viajeros y vagones de mercancías, tranvías y metros, componentes, recambios y mantenimiento, etc.

Básicamente, el único producto fabricado y comercializado por ambas partes es la locomotora. La locomotora es un vehículo que proporciona la potencia necesaria para desplazar un tren. Existen, de acuerdo con la notificante, diferentes clases de locomotoras:

- La locomotora eléctrica funciona con energía eléctrica externa, que recibe de una central eléctrica, mediante una catenaria o un tercer rail. Electrificar una vía tiene mayor coste, pero las locomotoras eléctricas son sensiblemente más baratas, poseen mayor aceleración, capacidad de frenado y tracción que las diesel. Esto las hace idóneas para los trenes de alta velocidad, los trenes rápidos de mercancías o para las zonas que demandan una alta capacidad de transporte de pasajeros. En España, prácticamente todas las vías - especialmente las de pasajeros- están electrificadas.
- Las locomotoras diesel-eléctricas utilizan generadores eléctricos alimentados por un motor diesel que transmite la potencia del motor diesel a las ruedas a través de motores de tracción.

Las locomotoras diesel-eléctricas fabricadas en la Planta adquirida, tienen una gran potencia de tracción y buenas cualidades aerodinámicas. Se fabrican con seis ejes y son, por tanto, muy pesadas. Su potencia las hace adecuadas para el transporte rápido de pasajeros y mercancías pesadas de largo recorrido en vías, fundamentalmente, no electrificadas.

- Las locomotoras diesel-hidráulicas utilizan transmisión hidráulica para trasladar la potencia desde el motor diesel a las ruedas

Las locomotoras diesel-hidráulicas fabricadas por VOSSLOH tienen únicamente cuatro ejes y son, por tanto, menos pesadas que las diesel-eléctricas. No están equipadas con convertidores de potencia, ni acumuladores. Estas locomotoras no ofrecen rendimientos de potencia tan elevados como las diesel eléctricas.

⁵ Un **tranvía** es un vehículo ferroviario ligero, generalmente eléctrico, destinado al transporte público que se usa sobre vías fijadas en circuitos urbanos y de menor longitud que otros equipos de material móvil.

Los **vagones de metro** son vehículos eléctricos que ruedan sobre ruedas de acero o de goma para el transporte urbano de pasajeros, generalmente subterráneo.

Los **bogies** son las ruedas y soportes de los vagones de un tren.

⁶ De los 107 tranvías adquiridos en España en los últimos tres años, sólo [...] proceden de la Planta adquirida. La adquirente no fabrica tranvías.

⁷ La Planta adquirida no ha fabricado vagones de metro en los últimos tres años, [...].

⁸ [...].



Se utilizan fundamentalmente como locomotoras para maniobras de cambio de vía así como para desplazamiento de mercancías de corto recorrido, incluyendo trayectos locales dentro de fábricas, por empresas del sector industrial.

Tales consideraciones apuntan a la existencia de mercados de producto diferentes, con aplicaciones distintas. En España, prácticamente todas las vías –especialmente las de pasajeros– están electrificadas. Las locomotoras diesel, sean estas hidráulicas o eléctricas, únicamente se usan para vías no electrificadas y sus características de precio y uso son diferentes.

RENFE únicamente compra locomotoras diesel-eléctricas para los tramos de vía de España que no están electrificados, y, según el notificante, nunca ha comprado locomotoras diesel-hidráulicas. El precio medio de locomotora diesel-eléctrica asciende a, aproximadamente, 3,5–4 millones de euros.

Las ventas de locomotoras diesel-hidráulicas en España (7,5 millones de €) son de carácter marginal y de pequeña dimensión. Hasta la fecha en España, VOSSLOH ha vendido [...] locomotoras diesel de este tipo, [...]. Su precio es aproximadamente de [...] de euros por unidad.

Adicionalmente, los encargos de material móvil suelen venir acompañados de contratos de mantenimiento por un largo periodo a cargo del fabricante⁹ o la experiencia muestra que su mantenimiento se suele adjudicar a los suministradores del equipamiento original.¹⁰ En consecuencia, el mantenimiento del material móvil podría considerarse como servicio complementario del suministro de equipamiento nuevo y, así, considerar que forma parte del mismo mercado.

Por tanto, el mercado relevante a los efectos del análisis de la presente operación será el de suministro y mantenimiento de locomotoras-diesel-eléctricas, único segmento en el que, de acuerdo con la notificante, la cuota de productos comercializados por la Planta adquirida es significativa. De forma complementaria se analizará la posición de la adquirente en el mercado de suministro y mantenimiento de locomotoras diesel-hidráulicas.

V.2. Mercado geográfico

La Comisión, en distintos precedentes¹¹, deja abierta la definición geográfica del mercado. Sin embargo, la Comisión señala que existen importantes argumentos para definir el mercado geográfico más allá de las fronteras nacionales. Así, las normas de contratación pública de la Unión Europea se aplican también al ámbito ferroviario. Por su parte, los mismos fabricantes compiten por distintos contratos en Europa e incluso fuera de la Unión Europea. Un número cada vez mayor de países de la UE como el Reino Unido, España, Portugal y Finlandia, han adjudicado contratos a empresas de otros países. Además, las licitaciones de alcance europeo se han de considerar en el contexto de la creciente normalización del equipamiento ferroviario y de las infraestructuras europeas.

VOSSLOH considera que el mercado geográfico afectado por la operación es de dimensión mundial, puesto que para ser un proveedor de locomotoras diesel eléctricas a nivel mundial. Así, tras la operación VOSSLOH fabricará locomotoras diesel-eléctricas en la planta de Valencia y las suministrará a cualquier comprador en el mundo que tenga necesidad de las mismas. La Planta

⁹ Ver Decisión Comisión Europea COMP/M.2694 Metronet/Infraco

¹⁰ Como se verá más adelante este es el caso de las locomotoras diesel vendidas en España.

¹¹ COMP/580, ABB/DAIMLER BENZ de 1995, COMP/M. 2139, BOMBARDIER/ADTRANZ de 2001, COMP/M.2069, ALSTOM/FIAT FERROVIARIA de 2000 y COMP/M.1446 DAIMLERCHRYSLER/ADTRANZ de 1999,

adquirida, antes de la presente operación, ya suministraba locomotoras eléctricas a diferentes países como Israel, Egipto o EEUU.

Sin embargo, a los efectos del sistema español de control de concentraciones, cuya declarada finalidad es asegurar el mantenimiento de la competencia efectiva en España, se analizarán los efectos de esta operación en el territorio nacional.

VI. ANÁLISIS DEL MERCADO

El mercado se caracteriza por la existencia de pocos, pero importantes en volumen, concursos organizados por empresas ferroviarias controladas por el Estado. Es habitual que todo el material móvil para una línea en particular sea suministrado por una única empresa para evitar la duplicidad de costes de los fabricantes, asegurar la uniformidad del material móvil y facilitar su explotación y mantenimiento a los operadores ferroviarios.

VI.1. Estructura de la oferta

La Planta adquirida ha mantenido en el mercado español de suministro y mantenimiento de locomotoras diesel-eléctricas en los últimos cinco años una cuota del [90-100]%. En efecto, durante los últimos años no se ha convocado concurso alguno para el suministro de este tipo de locomotoras en España. De acuerdo con la notificante, los únicos contratos (mediante procedimientos negociados) que ha suscrito RENFE en relación con locomotoras diesel eléctricas en los últimos años han sido adjudicados a la Planta adquirida y han tenido por objeto la reparación de las máquinas en su día suministradas por dicha Planta al ser adjudicataria de distintos concursos celebrados entre 1974 y 1976¹².

La Planta compite en los mercados internacionales con diversos fabricantes de locomotoras diesel-eléctricas como SIEMENS, BOMBARDIER, GENERAL ELECTRIC o GENERAL MOTORS. Por este motivo aunque la Planta ha resultado adjudicataria en los últimos cinco años de concursos para el suministro de locomotoras diesel-eléctrica en [...], su cuota a nivel europeo es, según las partes, de aproximadamente un [0-10]% y a nivel mundial es inapreciable.

Por su parte, VOSSLOH tiene una cuota del [90-100]% del mercado español de locomotoras diesel-hidráulicas. Este mercado, como se ha señalado, es muy estrecho en España. En los últimos años sólo se han vendido en España [...] unidades: [...]. VOSSLOH será responsable del mantenimiento y reparación de las [...] unidades que le han sido adjudicadas.

Hay otros proveedores en el mundo de este tipo de locomotoras tales como GMEINDER (Alemania), SCHÓMA (Alemania), CFD (Francia), FIREMA (Italia) o TÚLOMSAS (Turquía). Además, grandes fabricantes como SIEMENS y BOMBARDIER tienen infraestructura y capacidad suficiente para poder fabricar este tipo de maquinas.

VI.2 Estructura de la demanda, proveedores, precios y distribución.

El principal comprador de material móvil en España es RENFE (empresa pública titular de la red ferroviaria de vía ancha que cubre la totalidad de todo el territorio nacional) y, en menor medida, FEVE (empresa pública titular de la red de vía estrecha, que cubre únicamente algunas zonas del norte de España). La notificante indica que estas empresas no adquieren locomotoras

¹² [...].



diesel-hidráulicas. Este tipo de máquinas son compradas por grandes empresas industriales privadas.

Los productos ferroviarios se adquieren a través de procedimientos competitivos, valorando calidad y precio. Los productos ferroviarios se fabrican bajo encargo y se distribuyen directamente del fabricante al cliente, sin que existan redes de distribución.

VI.3 Competencia potencial - Barreras a la entrada

No existen barreras especiales de carácter arancelario o administrativo, ni restricciones significativas respecto a los factores de producción, tales como materias primas, productos intermedios o personal cualificado.

Cualquiera de los productores mundiales puede acceder a los mercados españoles de locomotoras de igual forma que han accedido a los mercados de otro equipamiento ferroviario.

En todo caso, las actividades de I+D y la disponibilidad de patentes juega un papel significativo en los mercados considerados. En 2003, la Planta adquirida invirtió en desarrollo de varios proyectos el [...] % de los ingresos generados por las ventas de sus productos. En el mismo periodo VOSSLOH invirtió un [...] % de su volumen de ventas.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por VOSSLOH ESPAÑA, S.A. de los activos de la Planta que ALSTOM TRANSPORTE, S.A. posee en Albuixech (Valencia).

La adquisición de la Planta es consecuencia de la Decisión de la Comisión Europea de 7 de julio de 2004 en el asunto C-58/2003, que autorizó con condiciones determinadas ayudas de Estado a ALSTOM. Una de las condiciones impuestas por la Comisión Europea fue la venta del negocio de las locomotoras para el transporte de mercancías en España. Tales locomotoras se fabrican en la Planta objeto de la operación notificada.

Mediante la operación notificada la adquirente accede al mercado de fabricación y mantenimiento de locomotoras diesel-eléctricas, del que estaba ausente. De esta forma, la operación dotará a VOSSLOH de una cartera más completa de material móvil ferroviario, en particular en el ámbito de las locomotoras, con la que hacer frente a otros competidores como SIEMENS, ALSTOM, BOMBARDIER, GE o GM que cuentan con carteras de producto y tamaño mayores que VOSSLOH.

En particular, no se reduce el número de competidores presentes en el mercado –Alstom permanece en el mismo a través de su planta en Belfort, Francia–, ni se produce adición de cuotas en los mercados relevantes, ya que VOSSLOH produce locomotoras diesel-hidráulicas y la Planta adquirida fabrica locomotoras diesel-eléctricas, con características, usos y precios muy diferentes.

Adicionalmente, si bien es cierto que se refuerza la integración vertical de VOSSLOH, ya que la Planta adquirida produce bogies que se emplearán para su consumo interno, dicha Planta ya estaba con anterioridad integrada verticalmente en ALSTOM.

Por último, la demanda en este mercado tiene un importante poder compensatorio, dado el mecanismo de adjudicación de los contratos, su volumen y la naturaleza de los clientes (RENFE o FEVE para las locomotoras diesel-eléctricas)



Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, desde la perspectiva del control de concentraciones no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en el mercado.

VIII. PROPUESTA

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