

## **INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN EXPEDIENTE C/0763/16 CIE BERRIZ/GRUPO AMAYA TELLERÍA/DENAT 2007**

### **I. ANTECEDENTES**

- (1) Con fecha 14 de junio de 2016, fue notificada a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), la operación de concentración económica consistente en la adquisición por parte de CIE AUTOMOTIVE, S.A. (CIE) del control exclusivo de las sociedades GRUPO AMAYA TELLERÍA S.L. (GAT) y DENAT 2007, S.L. (DENAT), notificación que dio lugar al expediente C/0763/16.
- (2) La notificación ha sido realizada por CIE BERRIZ, S.L. (CIE BERRIZ), filial al 100% de CIE, de conformidad con el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), por superar el umbral establecido en el artículo 8.1.a) de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC).
- (3) Con fecha 17 de junio de 2016, de conformidad con lo previsto en el artículo 37.2.b y con los apartados 4 y 5 del artículo 55 de la LDC, esta Dirección de Competencia acordó la suspensión del cómputo del plazo de resolución en primera fase del expediente de referencia, en virtud de la solicitud de información y subsanación notificada a CIE BERRIZ en la misma fecha.
- (4) Con fecha 23 de junio de 2016, la Dirección de Competencia notificó acuerdo de reanudación del cómputo del plazo para resolver en primera fase el expediente de referencia, tras haberse obtenido la respuesta al citado requerimiento de información y subsanación de 17 de junio de 2016 por parte de CIE BERRIZ el 22 de junio de 2016, dentro del plazo concedido al efecto.
- (5) A la luz de todo lo anterior, la fecha límite para iniciar la segunda fase del procedimiento es el 19 de julio de 2016, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

### **II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

- (6) La operación notificada consiste en la adquisición por parte de CIE del control exclusivo de las sociedades GAT y DENAT.
- (7) La operación se articula a través de un contrato de compraventa, suscrito el 6 de mayo de 2106 (en adelante, el "Contrato de Compraventa"), mediante el que CIE BERRIZ adquiere el 100% de las participaciones sociales que los correspondientes socios ostentan sobre las citadas sociedades objeto de transmisión<sup>1</sup> y, de forma indirecta, el 100% del capital social de las filiales de

---

<sup>1</sup> De conformidad con la información disponible en la notificación, los socios de GAT son [CONF].

Por su parte, según el Contrato de Compraventa, [CONF] es titular del 99,994 % del capital social de DENAT (expositivo V del Contrato de Compraventa). El restante 0,006% de las participaciones sociales de DENAT pertenecen a una persona física ([CONF]), las cuales serán adquiridas por [CONF] con anterioridad a la fecha de cierre de la operación.

GAT, enumeradas en el expositivo IV del citado contrato<sup>2</sup>, así como el negocio y los activos y actividades del negocio en marcha de las mismas<sup>3</sup>.

- (8) En consecuencia, la operación es una concentración económica en el sentido del artículo 7.1 b) de la LDC

### **III. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA**

- (9) De acuerdo con la notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas, puesto que no se superan los umbrales previstos en los apartados 2 y 3 del artículo 1 del citado Reglamento Comunitario.
- (10) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1.a) de la misma, en al menos uno de los mercados relevantes considerados, tal y como se verifica en los siguientes apartados.
- (11) Finalmente, cabe resaltar que la ejecución de la operación está condicionada a la obtención de las pertinentes autorizaciones de las autoridades de competencia de España, Alemania y Brasil.

### **IV. EMPRESAS PARTÍCIPES**

#### **IV.1 CIE AUTOMOTIVE, S.A. (CIE)**

- (12) CIE es una sociedad cotizada en las bolsas de valores de Bilbao y Madrid que, a través de sus distintas filiales conforma un grupo industrial internacional que actúa en dos ámbitos: (i) *Automoción* y (ii) *Dominion*.
- (13) En *Automoción*, CIE diseña y fabrica globalmente componentes y subconjuntos con dominio de las siguientes tecnologías: forja, inyección de aluminio, fundición, mecanizado, inyección de plástico, *roof systems* y estampación.
- (14) Con 80 plantas repartidas en 16 países<sup>4</sup>, suministra sus productos tanto a fabricantes de vehículos (OEM) como a proveedores TIER-1<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> De conformidad con el expositivo IV del Contrato de Compraventa, GAP ostenta el control sobre las siguientes sociedades, a través de la titularidad del porcentaje del capital social especificado: AUTOCOM COMPONENTES AUTOMOTIVOS DO BRASIL, LTDA (AUTOCOM – 99,999% del capital social -), GAT MEXICO S.A. DE C.V. (GAT MEXICO – 99,998% del capital social -), GAT STAFF S.L. (GAT STAFF – 99,997% del capital social -), INDUSTRIAS AMAYA TELLERIA S.A. (IAT – 99,999% del capital social -) y MAR SK SRO (MARSK – 100% del capital social -).

A su vez, la cláusula 3 “*Sociedades del Grupo*” del anexo 6.1 del Contrato de Compraventa establece que GAP es titular de las acciones o participaciones sociales comprensivas de la totalidad del capital social de las citadas sociedades filiales.

<sup>3</sup> El negocio adquirido como consecuencia de la operación se define como “*la fabricación, comercialización y venta de piezas y componentes forjados, mecanizados e inyectados para el sector de la automoción*” (expositivo I y cláusula 1.4 del Contrato de Compraventa).

<sup>4</sup> Norteamérica (México y EEUU), Sudamérica (Brasil), Europa (España, Francia, Portugal, Reino Unido, Alemania, Italia, República Checa, Rumanía, Lituania y Rusia), Asia (India y China) y África (Marruecos).

<sup>5</sup> Otros fabricantes de componentes de automoción que venden sus productos a OEM.

- (15) En lo que respecta a *Dominion*, CIE ofrece a través de GLOBAL DOMINION ACCESS, S.A., multiservicios y soluciones que buscan optimizar la eficiencia en los procesos productivos a través de la innovación. En este ámbito, trabaja con más de 1.000 clientes en casi 30 países y en diferentes campos de actividad como T&T, industria o renovables.
- (16) Según la notificante, el volumen de negocios de CIE en el año 2015, conforme al artículo 5 del RDC, fue el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE CIE AUTOMOTIVE, S.A. EN 2015 (millones de euros)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
2.634,520	1.443,701	357,738

Fuente: Notificación

#### IV.2 GRUPO AMAYA TELLERIA S.L. (GAT) y DENAT 2007, S.L. (DENAT)

- (17) Según la información facilitada por la notificación, GAT es una sociedad, fundada en 1958, que diseña y fabrica componentes de automoción (especialmente de suspensión, powertrain y motor), mediante la utilización de las siguientes tecnologías: mecanizado, inyección de aluminio, fundición nodular mecanizada y fundición de aluminio por gravedad.
- (18) Se trata de una empresa de carácter familiar, cuyo capital social se reparte entre 6 personas físicas<sup>6</sup>.
- (19) Se encuentra presente en España, con plantas productivas en el País Vasco, y también en Eslovaquia y Brasil y México, a través de varias sociedades filiales, algunas de las cuales, según la información disponible en la notificación, serán objeto de transmisión indirecta en la operación notificada<sup>7</sup>.
- (20) A su vez, DENAT es una sociedad que gestiona una planta productiva situada en las proximidades de Vigo (Porriño, Pontevedra), cuyo control exclusivo corresponde a uno de los socios de GAT<sup>8</sup>.
- (21) Por este motivo, a los efectos de la concentración y el análisis de los umbrales de notificación por volumen de negocios, se considerará que GAT y DENAT son partes independientes entre sí.
- (22) Según la notificante, el volumen de negocios de GAT-DENAT en el año 2015, conforme al artículo 5 del RDC, fue el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE GRUPO AMAYA TELLERIA S.L. y DENAT 2007, S.L. EN 2015 (millones de euros)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
134,415	91,622	18,957

<sup>6</sup> [CONF].

<sup>7</sup> Como ya se ha señalado con anterioridad, GAT ostenta el control exclusivo sobre las siguientes sociedades, que pasarán a ser controladas indirectamente por CIE tras la ejecución de la operación notificada: AUTOCOM, GAT MÉXICO, GAT STAFF, IAT y MARSK.

A su vez, como también se ha señalado con anterioridad, las siguientes sociedades filiales de GAT quedarán excluidas del objeto de la operación notificada: ALUHEAT y FUNAUTO.

<sup>8</sup> [CONF].

Fuente: Notificación

## **V. MERCADOS RELEVANTES**

### **V.1 Mercados de producto**

- (23) La operación de concentración notificada afecta al sector de la automoción y, en particular, a la fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor, en el que se encuentran activas tanto la adquirente como las empresas integrantes del grupo adquirido.
- (24) Ninguna de las empresas del grupo adquirido presta ningún servicio relativo a la actividad denominada *Dominion* desarrollada por CIE, por lo que puede presumirse que la operación notificada no va a tener ningún impacto sobre los eventuales mercados en los que se integra la citada rama de negocio. Por tanto, esta Dirección de Competencia no va a proceder a realizar un análisis de los mismos.
- (25) Por lo que respecta al mercado de fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor, la notificante distingue fundamentalmente dos tipos de agentes: (i) los constructores o fabricantes de vehículos, también denominados *OEMs (Original Equipment Manufacturers)* y (ii) los fabricantes de equipos y componentes.
- (26) De conformidad con la información de la notificación, los *OEMs* internalizaban inicialmente la fabricación de la totalidad del vehículo, si bien, a fecha actual, los fabricantes de equipos y componentes concentran el 70-75% de la producción de las piezas que componen un vehículo, encontrándose el resto bajo la responsabilidad directa del constructor.
- (27) A su vez los fabricantes de equipos y componentes se clasifican en las siguientes categorías:
- Fabricantes de primer nivel o *TIER-1*: son fabricantes de sistemas, subsistemas y componentes que, por lo general, están completamente terminados. Disponen de alta tecnología y suministran directamente al *OEM*.
  - Fabricantes de segundo nivel o *TIER-2*: son fabricantes de sistemas, subsistemas y componentes con alta tecnología para su montaje en sistemas o subsistemas de los *TIER-1*.
  - Fabricantes de tercer nivel o *TIER-3*: son fabricantes de productos semi-elaborados o materias primas con suministro a fabricantes de componentes.
- (28) A este respecto, según la información facilitada por el formulario de notificación, tanto CIE como GAT-DENAT son fabricantes que actúan como *TIER-1* y *TIER-2*, en la medida que suministran sus productos, de forma directa, a *OEMs* y a *TIER-1*.

**a) Mercados de producto según la categoría de producto fabricado**

- (29) Dentro del marco descrito, los precedentes nacionales<sup>9</sup> y comunitarios<sup>10</sup> en la materia, como reconoce la notificante en el formulario de notificación, han analizado el sector de la fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor con base en la sustituibilidad, desde el punto de vista de la oferta y la demanda, de las diferentes categorías de productos fabricados, definiendo mercados de producto para cada una de estas categorías y tipos de componentes, fundamentalmente debido a las especificaciones técnicas que requiere cada una de ellas y a los significativos costes que para el fabricante supondría pasar a producir otro tipo de piezas.
- (30) De conformidad con la información facilitada por la notificante, las partes de la operación notificada diseñan y fabrican diversos tipos de componentes y subcomponentes destinados al sector de la automoción, recurriendo a diversos tipos de tecnología.
- (31) En particular, GAT-DENAT diseña y fabrica componentes para las funciones de *chasis, Powertrain y Drivetrain*<sup>11</sup>.
- (32) Así, según la información facilitada por la notificante, los productos señalados a continuación supusieron en el año 2015 más del 80% del volumen total de fabricación de GAT-DENAT a nivel europeo:

PRINCIPALES PRODUCTOS FABRICADOS POR GAT-DENAT EN EUROPA, SEGUN EL VOLUMEN PORCENTUAL DE FACTURACIÓN GENERADA (AÑO 2015)		
PRODUCTO	PORCENTAJE DEL VOLUMEN DE FACTURACIÓN	TECNOLOGÍA EMPLEADA
Cubos de rueda y componentes de rodamiento	[70-80]%	Mecanizado de producto forjado
<i>Link shaft bracket</i> <sup>12</sup>	[0-10]%	Inyección de aluminio / Aluminio por gravedad
Soportes de motor	[0-10]%	Inyección de aluminio / aluminio por gravedad
Soportes de caliper	[0-10]%	Inyección de aluminio por gravedad / Mecanizado
Otros	[10-20]%	
TOTAL	100%	

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Notificación

- (33) En relación con los productos indicados en la tabla precedente, CIE no fabrica en Europa ni soportes de caliper ni *link shaft bracket*, solamente se produce un solapamiento entre las partes en relación con los cubos de rueda y componentes de rodamiento, así como en los soportes de motor.

<sup>9</sup> Por ejemplo, expedientes C/0487/12 METALSA/ISE, C/0547/13 LEAR- ACTIVOS JCI, C/0719/15 CONTINENTAL / ACTIVOS VALEO y C/0744/16 JOHNSON ELECTRIC/AML SYSTEMS.

<sup>10</sup> Por ejemplo, IV/M.1245 VALEO / ITT INDUSTRIES, COMP/M.2241 PEUGEOT/SOMMER ALLIBERT, COMP/M.7182 VISTEON CORPORATION/AUTOMOTIVE ELECTRONICS BUSINESS OF JOHNSON CONTROLS.

<sup>11</sup> Como puede comprobarse en la información difundida en su página web, de acceso público:

<http://grupoamayatelieria.com/productos/>

<sup>12</sup> Soporte del eje de enlace.

- (34) Si bien, a fecha actual, ni la CNMC ni la Comisión Europea han tenido la oportunidad de analizar mercados de productos definidos por la fabricación y diseño de los citados productos, si existen, como se ha indicado con anterioridad, precedentes que, en el marco del sector de la fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor, han delimitado mercados según el tipo de componente producido.
- (35) Por todo ello, con base en los precedentes citados, esta Dirección de Competencia considera que, en el marco del presente expediente, se podrían delimitar los siguientes mercados de producto:
- *Diseño y fabricación de cubos de rueda y componentes de rodamiento*
- (36) Los cubos de rueda y componentes de rodamiento son aquellos componentes, de acero forjado que se incorporan al eje del vehículo y que sirven esencialmente para facilitar que la rueda gire correctamente sobre el eje y, al integrarse con la función de freno, permitir su correcto funcionamiento.
- (37) Según la notificante, esta familia de componentes tiene, en función de la tipología del eje que se monte en cada vehículo, una forma o identificación separada (*Wheel hub, inner shaft, outer ring, spindle*), lo que podría sugerir la delimitación de mercados de producto más estrechos.
- (38) En función de la tipología de vehículo y del fabricante y en función de si se trata del eje frontal o del eje trasero, se monta una tipología u otra de esta familia de componentes, en un número mayor o menor. Después, sobre este componente, una vez mecanizado, se incorporan los sistemas eléctricos, reglajes y vínculos, dependiendo de la generación del vehículo.
- (39) Según la notificante, la base de este componente está fabricada en hierro forjado, siendo la tarea de CIE y GAT, así como la del resto de competidores en el mercado, realizar su mecanizado, con objeto de otorgarle las características esenciales que le permitan desempeñar las funciones citadas.
- (40) Por tanto, y a pesar de la existencia de diversas tipologías dentro de la familia de componentes de cubos de rueda y componentes de rodamiento, lo cierto es que la tecnología empleada para aportar el valor añadido al producto final, dotándolo de sus características definitorias, es la misma, esto es, el mecanizado de productos de forja.
- (41) En relación con esta cuestión, la notificación señala que el *know how* y la maquinaria necesaria para la transformación de cada producto son similares en cada una de las tecnologías empleadas en la fabricación de los componentes de automoción, especificando que, con ajustes técnicos precisos, las distintas líneas de fabricación de cada una de estas tecnologías (entre las que se incluye el mecanizado), son flexibles para la transformación de cualquiera de los productos que pasan por esas líneas.
- (42) La notificante también explica, en relación con las tecnologías de fabricación de componentes de automoción en general (entre las que se encuentra el mecanizado), que los proveedores de componentes de automoción son

capaces de prestar a los clientes los procesos de transformación de distintas piezas al mismo tiempo, no siendo habitual la saturación de los medios productivos con la transformación de una pieza en concreto.

- (43) Con base en estas apreciaciones, esta Dirección de Competencia considera que puede afirmarse que el grado de sustituibilidad, desde el punto de vista de la oferta, de los distintos tipos de cubos de rueda, con independencia de la parte del vehículo a la que vayan destinados, es elevado.
- (44) Asimismo, esta Dirección de Competencia entiende que existe un elevado grado de sustituibilidad de los distintos tipos de cubos de rueda desde el punto de vista de la demanda.
- (45) Esta conclusión se sustenta en la propia dinámica de contratación de los componentes de automoción por parte de los clientes, sean *OEMs* o *TIER-1*.
- (46) Concretamente, la notificante explica que los principales *OEMs* producen cada vez menos piezas directamente, limitándose a fijar las especificaciones del diseño y a organizar licitaciones internacionales entre todos los proveedores existentes a nivel mundial. Esta selección se realiza a menudo para el período de vida completa de vida de cada modelo.
- (47) En este sentido, la notificante concreta que los *OEMs* y *TIER-1* adquieren componentes en función de plataformas (que sirven para distintos modelos de vehículos por parte de los *OEMs*, es decir, que los componentes de los vehículos de una plataforma son idénticos sin perjuicio de que la imagen exterior del vehículo lo configure como un modelo perfectamente diferenciado), lo que hace razonable que exista una demanda integral de los distintos tipos de cubos de rueda, con independencia de la parte del eje a la que vayan destinados.
- (48) Con base en estos mismos argumentos, la Dirección de Competencia entiende que, en el presente caso, tampoco es necesario pronunciarse sobre una delimitación del mercado en función de que los componentes se destinen a vehículos ligeros o a vehículos pesados<sup>13</sup>.
- (49) A la vista de todo lo anterior, esta Dirección de Competencia considera que, a los efectos del presente expediente, se podría considerar **como mercado relevante de producto el diseño y fabricación de cubos de rueda y componentes de rodamiento**, sin que sea necesario pronunciarse sobre segmentaciones ulteriores del citado mercado, en la medida que no afecta a las conclusiones del análisis.
  - o *Diseño y fabricación de soportes de motor*
- (50) Los soportes de motor son aquellas partes del motor que soportan el peso de éste.
- (51) Cada motor tiene una amplia gama de soportes, por ejemplo, soporte de núcleo, de la batería, de la bomba de agua, de la bomba de aceite, de

---

<sup>13</sup> Como se estableció en el precedente comunitario COMP/M.7401 BLACKSTONE/ ALLIANCE BV/ALLIANCE AUTOMOTIVE GROUP.

accesorios, etc., y en muchos casos, para cada soporte, se montan dos por motor.

- (52) Según la notificante, la materia prima utilizada de manera generalizada para la fabricación de este componente es el aluminio, empleándose sobre todo la técnica del aluminio inyectado.
- (53) Esto se debe a que, a día de hoy, no existen en el mercado materiales industriales que combinen ligereza, características mecánicas y un precio competitivo que pueda sustituir en el corto plazo a los soportes de aluminio.
- (54) Existiendo proyectos de fabricación mediante otros materiales más ligeros que, como el *composite*, permitirán agilizar el peso de los componentes y, por tanto del vehículo, se trata, según la notificante, de alternativas muy marginales, no pudiendo considerarse que, a fecha actual, constituyan una alternativa efectiva sustitutiva al aluminio<sup>14</sup>.
- (55) Con respecto a la tecnología utilizada para su fabricación, la totalidad de los soportes de motor producidos por CIE en España y en el EEE se llevan a cabo mediante la inyección de aluminio.
- (56) Esta también es la técnica principal mediante la que GAT-DENAT produce sus soportes de motor, si bien un 2% de ellos se fabrica mediante la fundición de aluminio por gravedad.
- (57) En relación con esta cuestión, esta Dirección de Competencia considera que no procede establecer una delimitación del mercado en función de la tecnología de tratamiento del aluminio empleado, puesto que, a la luz de la información facilitada por la notificante, la principal exigencia de los demandantes de los soportes de motor sería la materia prima utilizada (el aluminio), siendo tecnología completamente sustitutivas.
- (58) Asimismo, esta Dirección de Competencia considera que no es necesario pronunciarse sobre la posible segmentación del mercado de soportes de motor en función de los distintos tipos de accesorio para el que se diseña y produce el soporte, o en función del tipo de vehículo (ligero o pesado al que van destinados, con base en los argumentos expresados en el apartado anterior.
- (59) Por todo ello, a juicio de esta Dirección de Competencia considera que se podría considerar **como mercado relevante de producto el diseño y fabricación de soportes de motor de aluminio**.

**b) Mercados de producto según la tecnología empleada en la fabricación**

- (60) Sin perjuicio de lo anterior, la notificante defiende, con base en lo establecido precedentes nacionales<sup>15</sup> y comunitarios<sup>16</sup> en la materia, la delimitación de

---

<sup>14</sup> Según la notificante, al menos en el caso de GAT-DENAT, se recurre exclusivamente al aluminio como materia prima empleada en la fabricación de soportes de motor.

<sup>15</sup> Se cita el expediente N-05051 INSSEC / CIE AUTOMOTIVE, en el que, junto a un mercado delimitado según la óptica del tipo de producto, se consideró un mercado según la tecnología empleada, si bien la cuestión quedó abierta.

<sup>16</sup> Se trata de los expedientes COMP/M.4561 GE/SMITHS AEROSPACE (con relación al mecanizado de piezas para el sector aeronáutico) y IV/M. 7796 LINAMAR / MONTUPET, si bien en los dos casos la cuestión quedó abierta.

mercados de productos según la tecnología propia empleada en el proceso de fabricación de los componentes de automoción.

- (61) A juicio de la notificante, cada una de las tecnologías empleadas por las partes de la operación para la producción de los componentes de automoción constituye un mercado de producto definido y diferente en la medida en que suponen procesos diferentes, con tecnologías diferentes, las cuales, por sus características técnicas, de calidad y de precio (en función del destino de la pieza y su participación clave o no en el funcionamiento de un vehículo) normalmente no son sustitutivas entre sí.
- (62) Por ello, la notificante considera, con base en las tecnologías empleadas por las partes de la notificación, que podrían establecerse los siguientes mercados de productos: (i) forja por estampación de componentes de automoción, (ii) mecanizado de componentes de automoción, (iii) fabricación de componentes de automoción en aluminio inyectado, (iv) fabricación de componentes de automoción en plástico inyectado, (v) fabricación de componentes de automoción en estampación de chapa, (vi) fundición de metales ferrosos para la fabricación de componentes de automoción, (vii) fundición de aluminio por gravedad para la fabricación de componentes de automoción, (viii) fundición nodular mecanizada para la fabricación de componentes de automoción y (ix) fabricación de sistemas integrados de techos para automóviles.
- (63) Esta Dirección de Competencia discrepa con esta visión del mercado de la notificante, toda vez que, de conformidad con la descripción del mismo realizada por la notificante y con los precedentes en la materia, la prestación requerida por los demandantes (ya se trate de *OEMs* o de *TIER-1*) consiste en la obtención de un producto final, sin perjuicio de que se trate de un componente destinado a su inclusión en otro conjunto de elementos que conformarán un bien de consumo como es un automóvil. Por tanto, es la tecnología empleada la que se ve condicionada por el tipo de producto demandado por los clientes, y no al contrario.
- (64) Asimismo, las diferencias significativas en las estructuras de mercado según la tipología de producto y la tecnología utilizada son un indicio muy significativo de que las necesidades específicas de cada tipología de producto limitan sustancialmente la sustituibilidad por el lado de la oferta entre tipologías de producto que comparten una misma tecnología.
- (65) Por ello, a los efectos del presente expediente, esta Dirección de Competencia descarta la posibilidad de delimitar mercados de producto relevantes por tipo de tecnología. En todo caso, esta decisión no afecta a las conclusiones del análisis de los efectos de la concentración sobre la competencia efectiva.

## **V.2 Mercado geográfico**

- (66) El ámbito geográfico en el mercado de componentes para automóviles ha sido definido por las autoridades comunitarias y españolas a nivel del Espacio Económico Europeo (EEE), dejando abierta la posibilidad en algunos casos de delimitar mercados geográficos más amplios.

- (67) Si bien la notificante define el mercado como global, dados los precedentes alegados y la justificación facilitada por la misma en relación a la dimensión geográfica de los mercados relevantes definidos, esta Dirección de Competencia concluye que la notificante también considera que, como mínimo, nos encontramos ante un mercado de dimensión comunitaria.
- (68) En todo caso, esta Dirección de Competencia entiende que no es necesario pronunciarse sobre la delimitación exacta del ámbito geográfico relevante a los efectos del presente expediente, en la medida que no afecta a las conclusiones del análisis. Todo ello sin perjuicio de que se examine la estructura de la oferta en el EEE y en España.

## **VI. ANÁLISIS DEL MERCADO**

- (69) Como se ha señalado con anterioridad, esta Dirección de Competencia va a proceder al análisis de los efectos de la operación de concentración notificada en los mercados definidos en el epígrafe anterior, es decir, en aquellos mercados definidos desde la óptica del producto en el que están presentes ambas partes de la operación.

### **VI.1 Mercado de diseño y fabricación de cubos de rueda y componentes de rodamiento**

- (70) Se facilitan a continuación la estimación de la notificante en relación con las cuotas representativas de la estructura de la oferta del mercado de cubos de rueda y componentes de rodamiento, según el volumen de producción (número de unidades producidas).

<b>MERCADO DE DISEÑO Y FABRICACIÓN DE CUBOS DE RUEDA Y COMPONENTES DE RODAMIENTO EN ESPAÑA, AÑO 2015 (según volumen unidades producidas)</b>			
<b>Operador</b>	<b>Número de unidades</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cuota conjunta de las partes</b>
CIE	[CONF]	[0-10]%	<b>[30-40]%</b>
GAT-DENAT	[CONF]	[20-30]%	
MECOBUSA	[CONF]	[10-20]%	
HAY GROUP	[CONF]	[0-10]%	
MECANICAS MALLABI	[CONF]	[0-10]%	
INDUSTRIAS ERLANZ	[CONF]	[0-10]%	
OTROS	[CONF]	[20-30]%	
TOTAL	16.500.000	100%	

*Fuente: Elaboración propia con base en datos de la notificante*

MERCADO DE DISEÑO Y FABRICACIÓN DE CUBOS DE RUEDA Y COMPONENTES DE RODAMIENTO EN EEE, AÑO 2015 (según volumen unidades producidas)			
Operador	Número de unidades	Porcentaje	Cuota conjunta de las partes
CIE	[CONF]	[0-10]%	[10-20]%
GAT-DENAT	[CONF]	[0-10]%	
BIFRANGI	[CONF]	[10-20]%	
OFFIZINA VICA	[CONF]	[0-10]%	
HIRSCHVOGEL	[CONF]	[0-10]%	
AMTEK	[CONF]	[0-10]%	
OTROS	[CONF]	[50-60]%	
TOTAL	132.600.000	100%	

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la notificante

- (71) A la vista de los datos consignados en las tablas precedentes, puede comprobarse que la cuota combinada de las partes tras la operación notificada se sitúa alrededor del [10-20]% en el EEE y del [30-40]% en España.
- (72) Por lo que respecta al ámbito comunitario, la entidad resultante de la operación notificada pasaría a ser el principal competidor, si bien es cierto que seguida muy de cerca por competidores como BIFRANGI (con un [10-20]% de cuota) y OFFIZINA VICA ([0-10]%).
- (73) En España, resulta indudable que la entidad resultante consolidaría su posición como primer operador en el mercado analizado, toda vez que la empresa adquirida (GAT-DENAT), ya ostentaba la primera posición, con un [20-30]% aproximado de cuota.
- (74) Por otra parte, la notificante no ha sido capaz de facilitar una dimensión del mercado analizado según el volumen de ingresos generado por la producción de cubos de rueda y componentes de rodamiento, por carecer de la información acerca de los precios de venta de los competidores, los precios de compra de los clientes a los competidores o los costes internos que tienen los OEM/TIER-1 en su fabricación interna.
- (75) En consecuencia, la notificante ha facilitado los citados datos en relación con las partes de la operación notificada, estimando que el volumen de ingresos en el año 2015 generado en Europa fue, en el caso de CIE, de [CONF] €, y de [CONF] € en el caso de GAT-DENAT. Con respecto a España, en el año 2015 CIE obtuvo un volumen de ingresos de [CONF] € y la adquirida [CONF] €.

## VI.2 Mercado de diseño y fabricación de soportes de motor en aluminio

- (76) La notificante señala que las cuotas facilitadas en relación la estructura de la oferta del mercado de diseño y fabricación de soportes de motor incluyen la totalidad de estos componentes producidos en el EEE y en España, con independencia de la técnica y materia prima empleadas.
- (77) No obstante, como se ha señalado con anterioridad, la materia prima empleada con carácter general para la fabricación de los soportes de motor

es el aluminio, recurriéndose asimismo a la tecnología del aluminio inyectado. Según la notificante, las restantes materia primas y técnicas de tratamiento, son, a fecha actual, muy residuales.

- (78) Al igual que en el mercado anterior, la notificante facilita las cuotas del mercado de diseño y fabricación de soportes de motor en aluminio según volumen de producción (unidades), así como según el volumen de ingresos generado.
- (79) Con respecto a las cuotas de mercado según volumen de producción, las estimaciones de la notificante se han obtenido sobre las base de los siguientes parámetros (datos relativos al año 2015):
- Automóviles montados en el año 2015 en el EEE (20.670.553) y España (2.705.036).
  - Cada coche monta 1 único motor.
  - Estimación de un mínimo de 10 soportes montados por motor, por lo que el número total de soportes montados en Europa sería de 206.705.530 y en España de 27.050.360.

MERCADO DE DISEÑO Y FABRICACIÓN DE SOPORTES DE MOTOR EN ALUMINIO EN ESPAÑA (AÑO 2015)						
Operadores	Volumen de producción (toneladas)			Volumen de ingresos (€)		
	Cuota absoluta	Cuota porcentual	Cuota conjunta de las partes	Cuota absoluta	Cuota porcentual	Cuota conjunta de las partes
CIE	[CONF]	[10-20]%	<b>[10-20]%</b>	[CONF]	[10-20]%	<b>[20-30]%</b>
GAT-DENAT	[CONF]	[0-10]%		[CONF]	[0-10]%	
FIASA	N/D	N/D		[CONF]	[0-10]%	
INYECTADOS GABI	N/D	N/D		[CONF]	[0-10]%	
OTROS	[CONF]	[80-90]%		[CONF]	[60-70]%	
TOTAL	27.050.360	100%		108.000.000	100%	

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la notificante

MERCADO DE DISEÑO Y FABRICACIÓN DE SOPORTES DE MOTOR EN ALUMINIO EN EEE (AÑO 2015)						
Operadores	Volumen de producción (toneladas)			Volumen de ingresos (€)		
	Cuota absoluta	Cuota porcentual	Cuota conjunta de las partes	Cuota absoluta	Cuota porcentual	Cuota conjunta de las partes
CIE	[CONF]	[0-10]%	<b>[0-10]%</b>	[CONF]	[0-10]%	<b>[0-10]%</b>
GAT-DENAT	[CONF]	[0-10]%		[CONF]	[0-10]%	
GMD GROUP	N/D	N/D		[CONF]	[0-10]%	
CIMOS	N/D	N/D		[CONF]	[0-10]%	
ARCHE GROUP	N/D	N/D		[CONF]	[0-10]%	
OTROS	[CONF]	[90-100]%		[CONF]	[80-90]%	
TOTAL	206.670.553	100%		826.000.000	100%	

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la notificante

- (80) Por lo que respecta a la cuota según volumen de ingresos, la cuota conjunta de las partes en el mercado referido en España es de un [20-30]%,

convirtiéndose en el primer operador, mientras que en el ámbito comunitario apenas alcanzaría un [0-10]%.

## **VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN**

- (81) La operación de concentración económica notificada se desarrolla en el sector de fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos a motor, en el que se encuentran activas tanto la adquirente como las empresas integrantes del grupo adquirido, ámbito de actividad dentro del cual, de conformidad con la generalidad de los precedentes nacionales y comunitarios obrantes en el sector de la automoción, se han definido mercados relevantes según la tipología de los componentes objeto de fabricación y comercialización.
- (82) En particular, la operación notificada da lugar al solapamiento horizontal entre las partes en **el mercado de diseño y fabricación de cubos de rueda y componentes de rodamiento y en el mercado de diseño y fabricación de soportes de motor en aluminio.**
- (83) Esta Dirección de Competencia considera que la operación de concentración notificada, previsiblemente, no afectará de forma significativa a la competencia efectiva en los mercados analizados.
- (84) La entidad resultante obtiene mayores cuotas en el mercado de diseño y fabricación de cubos de rueda y componentes de rodamiento, superiores al [30-40]% en España y cercanas al [10-20]% en el EEE. No obstante, esta Dirección de Competencia descarta que, previsiblemente, la operación notificada pueda generar problemas de competencia en este mercado o en el resto de mercados donde se produce solapamiento entre las partes y la cuota de la entidad resultante es menor.
- (85) En primer lugar, como se ha señalado con anterioridad, existe un número significativo de competidores, tanto a nivel nacional como comunitario, en estos mercados, en los que se compite fundamentalmente por la demanda, a través de licitaciones que suelen cubrir la vida útil de un determinado vehículo de motor o plataforma. De esta manera, existen alternativas competitivas significativas a la entidad resultante, y la desaparición de GAT-DENAT como entidades independientes no parece que vaya a alterar de forma significativa la dinámica competitiva de los mercados, especialmente a nivel europeo.
- (86) En segundo lugar, la demanda del mercado de fabricación de los componentes de automoción en general tiene un elevado poder de negociación, tal y como han puesto de manifiesto los precedentes.
- (87) Es habitual que los clientes repartan el conjunto de los volúmenes relacionados con cada pieza/proceso/plataforma entre distintos fabricantes, huyendo normalmente de la concentración en el suministro, lo que les permite hacer que los fabricantes (cada uno en su nivel de la cadena) compitan entre sí de forma significativa en calidad, servicio y precio.

(88) Teniendo en cuenta todo lo anterior, no cabe esperar que la operación de concentración económica notificada suponga una amenaza para la competencia efectiva en los mercados analizados, por lo que es susceptible de ser **autorizada en primera fase sin compromisos**.

#### **VIII. PROPUESTA**

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia se propone **autorizar la concentración**, en aplicación del artículo 57.2.a) de la citada ley.