



RESOLUCIÓN (Expte. C-0075/08, CENTRALE PARTNERS/MICROCAR)

CONSEJO

D Luis Berenguer Fuster, Presidente
D. Fernando Torremocha García-Sáenz, Vicepresidente
D. Emilio Conde Fernández-Oliva, Consejero
D. Miguel Cuerdo Mir, Consejero
D^a Pilar Sánchez Núñez, Consejera
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a M^a Jesús González López, Consejera
D^a Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera

En Madrid, a 24 de julio de 2008.

Visto el expediente tramitado de acuerdo a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, relativo a la adquisición por parte de la sociedad 21 Centrale Partners S.A. del control exclusivo sobre MICROCAR S.A.S. (Expte. C/0075/08) y estando de acuerdo con el informe y la propuesta remitidos por la Dirección de Investigación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia ha resuelto, en aplicación del artículo 57.2.a) de la mencionada Ley, autorizar la citada operación de concentración en primera fase.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que se puede interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.



INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN EXPEDIENTE C/0075/08 21 CP/MICROCAR

Con fecha 30 de mayo de 2008 tuvo entrada en esta Dirección de Investigación la notificación consistente en la adquisición por parte de la sociedad 21 Centrale Partners, S.A. (en adelante 21 CP) del control exclusivo sobre MICROCAR, S.A.S. (en adelante MICROCAR).

Dicha notificación fue realizada por 21 CP según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, por superar el umbral establecido en el artículo 8.1.a). A esta operación le resulta 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.

El artículo 57.2.c) de la Ley 15/2007 establece que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia dictará resolución en primera fase en la que podrá acordar iniciar la segunda fase del procedimiento, cuando considere que la concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en todo o parte del mercado nacional.

Asimismo, el artículo 38.2 de la Ley 15/2007 añade: "El transcurso del plazo máximo establecido en el artículo 36.2.a) de esta Ley para la resolución en primera fase de control de concentraciones determinará la estimación de la correspondiente solicitud por silencio administrativo, salvo en los casos previstos en los artículos 9.5, 55.5 y 57.2.d) de la presente Ley".

De acuerdo con lo estipulado en el 9.6 de la Ley 15/2007, la notificante solicita que se levante la suspensión de la ejecución de la concentración.

Con fecha 3 de junio esta Dirección de Investigación remitió a la parte notificante requerimientos de subsanación y de información de carácter necesario para resolver el expediente en virtud de los artículos 55.4 y 55.5 de la Ley 15/2007. Los requerimientos fueron cumplimentados con fecha 11 de junio de 2008.

Con fecha 16 de junio de 2008, esta Dirección de Investigación solicitó a diversos fabricantes y distribuidores de cuadriciclos, información necesaria para resolver el expediente de referencia, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 39.1 de la Ley 15/2007. La última respuesta a los anteriores requerimientos fue recibida con fecha 14 de julio de 2008.

En virtud de lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el **6 de agosto de 2008**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración consiste en la adquisición por parte de 21 CP del control exclusivo sobre MICROCAR. En particular, la operación se ajusta a lo dispuesto en el artículo 7.1.b) de la Ley de Defensa de la Competencia.

La referida adquisición se ha formalizado mediante un contrato de compraventa, suscrito el 23 de mayo de 2008, por el cual 21 CP adquiere el total del capital social de MICROCAR.

La operación ha sido notificada en Italia, donde ha sido autorizada sin condiciones (23 de junio), y en Austria, cuyas autoridades de competencia han decidido iniciar una segunda fase de investigación (27 de junio), teniendo un plazo de 5 meses para pronunciarse.

Cabe señalar que con anterioridad a la presente operación 21 CP adquirió, mediante contrato de compraventa firmado el 16 de mayo de 2008, la empresa Automobiles LIGIER, S.A.S. (en adelante LIGIER), presente en el mismo mercado relevante que MICROCAR, el de cuadriciclos a motor.

La operación de adquisición de LIGIER por parte de 21 CP fue también notificada en Italia y Austria, habiendo sido autorizada el 15 y el 29 de mayo de 2008, respectivamente.

La adquisición de las acciones de LIGIER por parte de 21 CP todavía no se ha ejecutado, a pesar de que ya se han recibido todas las autorizaciones de competencia pertinentes. Sin embargo, en la medida en que el contrato de compraventa no está sometido a condiciones suspensivas que 21 CP no pueda levantar unilateralmente, se estima que 21 CP ya tiene la posibilidad de ejercer una influencia decisiva sobre LIGIER y, por lo tanto, ya dispone del control exclusivo de LIGIER. Por ello, en el análisis de la presente operación las cuotas de mercado de LIGIER serán atribuidas a 21 CP.

II. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

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, al no superar los umbrales de su artículo 1.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 15/2007 para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1.a) de la misma.

III. EMPRESAS PARTICIPES

III.1. “21 CENTRALE PARTNERS, S.A.” (21 CP)

21 CP es una sociedad que invierte en compañías de tamaño medio con valor que oscile entre los 50 y 250 millones de euros.

21 CP se halla controlada por Ragione S.p.A. (en adelante Ragione), sociedad holding del Grupo Benetton, que a su vez está controlada por la familia Benetton.

Ragione se halla presente en múltiples sectores, si bien según la parte notificante ninguno guarda relación horizontal o vertical con la actividad de la empresa

adquirida¹, con la excepción de LIGIER, también presente en el sector de los cuadriciclos.

LIGIER dispone de una planta de fabricación de cuadriciclos (i.e., turismos para los cuales sólo es preciso el permiso de ciclomotor) en Francia y lleva a cabo sus actividades en España mediante su filial Automobiles Ligier España, S.L.U, (propiedad al 100% de la sociedad matriz), que tiene por objeto la venta en España de los productos de LIGIER y la prestación de servicios postventa a distribuidores y consumidores. Ésta filial tiene diversos acuerdos de distribución con distribuidores minoristas en España.

El volumen de negocios de Ragione en 2007,² conforme al artículo 5 del Reglamento de Defensa de la Competencia, según la notificante, ascendió a:

Volumen de negocios de Ragione 2007 (millones de Euros)	
Mundial	[>2.500] ³
Unión Europea	[>250]
España	[>60]

Fuente: Notificación

III.2. “MICROCAR, S.A.S.” (MICROCAR)

MICROCAR es una empresa, propiedad del Grupo Bénétteau, que fabrica y distribuye cuadriciclos a motor.

El volumen de negocios de MICROCAR en 2007, conforme al artículo 5 del Reglamento de Defensa de la Competencia, según la notificante, ascendió a:

Volumen de negocios de MICROCAR 2007 (millones de Euros)	
Mundial	[<2.500]
Unión Europea	[<250]
España	[<60]

Fuente: Notificación

IV. MERCADOS RELEVANTES

IV.1. Mercado de producto

El sector en que se enmarca la operación concierne a los cuadriciclos a motor (conocidos popularmente como microcoches), esto es, vehículos a motor de cuatro

¹ Así, 21 CP es propietaria de Holophane, fabricante de componentes de cristal óptico para el mercado de la automoción y señales de carretera. Sin embargo, según la parte notificante, no es suministradora de la industria de cuadriciclos, mercado de producto objeto de análisis en la presente operación.

² Estas cifras estaban pendientes de aprobar por la Junta General de Accionistas de Ragione en el momento en que fueron aportadas.

³ Se inserta entre corchetes la información declarada confidencial.

ruedas que responden a las características que se detallan, principalmente, en la Directiva 2002/24/EC (artículo 1.3).⁴

Estas características técnicas varían según los dos tipos de cuadríciclos que existen: ligero y pesado.

A grandes rasgos, por un lado, los cuadríciclos ligeros se caracterizan por:

- una masa en vacío inferior o igual a 350 kg,
- una velocidad máxima por construcción inferior o igual a 45 km/h, y
- una cilindrada del motor inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o una potencia máxima neta inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna.⁵

En razón de las características descritas, los cuadríciclos ligeros se emplean para desplazamientos cortos y sólo requieren licencia de ciclomotor, con todas las limitaciones de circulación asociadas a esta licencia frente al permiso de tipo B necesario para conducir coches normales.

Por otro lado, los cuadríciclos pesados presentan como características:

- una masa en vacío inferior o igual a 400 kg (550 kg para los vehículos destinados al transporte de mercancías), y
- un motor cuya potencia máxima sea inferior o igual a 15 kW.

A raíz de estas características, los conductores de cuadríciclos pesados deben obtener, al menos, el permiso de conducción A1 o B⁶, dependiendo de la cilindrada, tal y como establece el Reglamento General de Conductores⁷.

Los cuadríciclos pesados suponen una parte muy reducida del mercado total de cuadríciclos según la parte notificante (alrededor del [0-10]%). Con carácter adicional, MICROCAR no vende actualmente en España cuadríciclos pesados y LIGIER sólo concluyó [...] ventas en 2007, por lo que el principal mercado es el de cuadríciclos ligeros.

Por ello, a pesar de que se podría hacer consideraciones con respecto a la posible sustituibilidad de ambos tipos de cuadríciclos por el lado de la oferta (comparten líneas de producción y know-how) a los efectos del presente expediente no es preciso

⁴ Directiva 2002/24/EC, de 18.3.02, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos y tres ruedas.

⁵ En el caso de motores eléctricos, su potencia continua nominal máxima ha de ser inferior o igual a 4 kW.

⁶ Concretamente, los cuadríciclos pesados con motores comprendidos entre los 50 cm³ y los 125 cm³ requieren el permiso de conducción A1, mientras que para conducir vehículos con motores por encima de los 125 cm³ se exige el permiso de clase B.

⁷ Real Decreto 772/1997, 30.4.97, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, modificado por el Real Decreto 2824/1998, de 23.12.98; Real Decreto 1110/1999, de 25.6.99; Real Decreto 1907/1999; Real Decreto 1598/2004, de 2.7.04; Real Decreto 62/2006, de 27.1.06; y Real Decreto 64/2008, de 25.1.08.

pronunciarse sobre su inclusión en un único mercado de producto, de modo que se acotará el análisis al mercado de cuadriciclos ligeros, aunque sin cerrar la puerta a otras posibles delimitaciones en el futuro.

Por otro lado, cabe señalar que los cuadriciclos a motor constituyen un mercado de producto separado de los turismos y de los ciclomotores, tanto por las características técnicas y de requisitos de permiso de conducción ya señaladas, como por su demanda diferenciada.

Como se tendrá ocasión de detallar en el punto V.2, la demanda de cuadriciclos está conformada en su gran mayoría por personas que no disponen del permiso de tipo B y que por motivos de seguridad prefieren conducir un cuadriciclo frente a un ciclomotor.

Esta conclusión se ha visto refrendada por todos los fabricantes y distribuidores minoristas consultados a raíz del test de mercado realizado a propósito de la operación.

A la hora de acotar con mayor precisión el mercado de producto, puede resultar útil seguir los precedentes en el sector de los turismos, donde la Comisión Europea⁸ y las autoridades de competencia españolas⁹ han distinguido los siguientes mercados relevantes de producto:

- (i) fabricación y suministro de turismos,
- (ii) distribución mayorista de turismos,
- (iii) venta minorista de turismos.

La parte notificante no conoce precedentes comunitarios en el campo de la producción y distribución de cuadriciclos. No obstante, sí existen dos informes del Servicio de Defensa de la Competencia relacionados¹⁰, en los que sin embargo no se cerró la definición exacta de los mercados relevantes.

En el caso de los cuadriciclos, cabe incluso integrar en uno sólo los dos primeros mercados¹¹, dado que la práctica habitual en el sector es que el distribuidor mayorista sea una filial del fabricante (como es el caso de Aixam, LIGIER, Piaggio) y pequeños productores como Bellier, Grecav y Chatenet optan por vender directamente desde el fabricante fuera de España a los distribuidores minoristas españoles.

MICROCAR y JDM son las principales excepciones que emplean distribuidores mayoristas independientes. Sin embargo, cabe esperar que la integración de

⁸ Se han considerado las decisiones de la Comisión Europea más recientes, a saber: de 08.04.2008 en el asunto COMP/M.5061 Renault / Russian Technologies / AVOTVAZ; de 30.04.2004 en el asunto COMP/M.3388 Ford Motor Company Ltd. / Polar Motor Group Ltd.; de 22.07.2002 en el asunto COMP/M.2832 General Motors / Daewoo Motors; y de 28.02.2000 en el asunto COMP/M. 1847 GM / SAAB.

⁹ Informe del Servicio de Defensa de la Competencia en el asunto N-03067 KIA Motors Iberia / KIA Motors España.

¹⁰ N-238, FMC / Grupo Aixam y N-06002, AXA IMPEE / Aixam-Mega.

¹¹ Este análisis sobre los mercados relevantes de producto se ha visto refrendado por la práctica totalidad de las respuestas de productores y distribuidores al test de mercado.

MICROCAR con LIGIER conduzca a que aquella emplee como distribuidor mayorista exclusivo la filial de LIGIER.

Asimismo, es posible diferenciar, entre la fabricación y venta mayorista y la venta minorista de cuadríciclos, en la medida en que las ventas minoristas de cuadríciclos en España se realizan a través de redes de distribución independientes.

Por último, cabe plantearse si los cuadríciclos usados forman parte del mismo mercado de producto que los de nuevo uso. Cabe afirmar que la sustituibilidad entre ambos es reducida, dado que para que fuesen sustituibles un cuadríciclo ha de hallarse en buen estado y contar con un diseño actual, ya que éste es un atributo muy valorado por el consumidor. A mayor abundamiento, la repercusión de la introducción en 2008 del impuesto de matriculación¹² por la compra de un cuadríciclo nuevo parece confirmar este análisis, ya que no ha supuesto un aumento apreciable de las ventas de cuadríciclos usados en detrimento de los nuevos, según la información facilitada por los distribuidores minoristas en el test de mercado.¹³ Sin embargo, en el marco de la operación actual no es necesario establecer una conclusión definitiva sobre este extremo, ya que el impacto de la concentración no varía sustancialmente cualquiera que sea el análisis realizado.

En resumen, a la vista de todo lo expuesto anteriormente, el mercado de producto analizado en la presente operación será el de la fabricación y distribución al por mayor de cuadríciclos ligeros nuevos, viéndose afectado indirectamente el mercado verticalmente relacionado de la distribución minorista de los mismos.

IV. 2. Mercado geográfico

Por lo que se refiere al mercado de fabricación y distribución al por mayor de cuadríciclos, cabe estimar que su dimensión alcanza el conjunto del Espacio Económico Europeo (en adelante EEE), dado que las plantas de LIGIER y MICROCAR (así como de su principal competidor, Aixam), se sitúan en Francia, país desde el cual exportan al resto del EEE.

Cabe señalar que no existen precedentes en el sector de los vehículos de motor que confirmen o nieguen esta dimensión. A efectos de la presente operación se analizará el mercado de fabricación y distribución al por mayor en el EEE y en España.

Por lo que se refiere a la distribución minorista de cuadríciclos, afectada indirectamente por la operación de concentración objeto de análisis, esta Dirección de Investigación considera que su dimensión podría estimarse nacional debido a la

¹² Disposición adicional sexagésima segunda de la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, que modifica el apartado primero de la disposición adicional octava de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, apartado que a su vez modifica la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

¹³ Cabe mencionar que, según la parte notificante, en los precedentes comunitarios y españoles no se encuentran menciones específicas a la pertenencia o no de los turismos de ocasión al mismo mercado que los turismos nuevos.

reducida relevancia del comercio paralelo entre Estados Miembros y las diferentes políticas de distribución seguidas en los países del EEE.

En cualquier caso, dadas las características de la operación, no resulta necesario cerrar la definición de mercado geográfico en el caso de la distribución minorista de cuadríciclos, ya que el resultado de su análisis es sustancialmente el mismo con independencia de la definición de mercado empleada.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1.- Estructura de la oferta

En las siguientes tablas se incluyen las estimaciones de las cuotas de mercado de las partes y de sus principales competidores en España y en el EEE en los tres últimos años, en términos de unidades.

Según la parte notificante, las cuotas de mercado de las empresas activas en el mercado europeo de cuadríciclos ligeros son las siguientes:

Fabricante	Número de cuadríciclos			Cuota de mercado (%)		
	2005*	2006*	2007	2005	2006	2007
21CP	0	0	0	0	0	0
LIGIER	[...]	[...]	[...]	[10-20]%	[20-30]%	[20-30]%
MICROCAR	[...]	[...]	[...]	[20-30]%	[20-30]%	[10-20]%
<i>Nueva entidad</i>	[...]	[...]	[...]	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%
Aixam Mega	[...]	[...]	[...]	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%
Chatenet	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
JDM	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Bellier	[...]**	[...]**	[...]	[0-10%**]	[0-10%**]	[0-10%]
Piaggio	[...]**	[...]**	[...]**	[0-10%**]	[0-10%**]	[0-10%**]
Grecav	[...]**	[...]**	[...]**	[0-10%**]	[0-10%**]	[0-10%**]
Resto	[...]**	[...]**	[...]**	[0-10%**]	[0-10%**]	[0-10%**]
Total	(al menos) 30.852	(al menos) 32.556	(al menos) 33.692	100%	100%	100%

Fuente: estimaciones de la parte notificante basadas en los volúmenes de ventas declarados por los fabricantes y las matriculaciones de cuadríciclos.

*Estos datos incluyen las cifras de cuadríciclos pesados si bien éstas representan menos del [0-10]% de los cuadríciclos vendidos en Europa.

**La parte notificante no está en posición de estimar de manera más precisa estas cifras, razón por la cual no han sido tenidas en cuenta ni para la estimación total del mercado, ni para el cálculo de las cuotas de mercado de las partes. En consecuencia, las cuotas de mercado de las partes están ligeramente sobrestimadas.

Según la parte notificante, las cuotas de mercado de las empresas activas en el mercado español de los cuadríciclos ligeros son las siguientes:

Fabricante	Número de cuadr Ciclos			Cuota de mercado (%)		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
21CP	0	0	0	0	0	0
LIGIER	[...]	[...]	[...]	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%
MICROCAR	[...]	[...]	[...]	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
<i>Nueva entidad</i>	[...]	[...]	[...]	[30-40]%	[30-40]%	[40-50]%
Aixam Mega	[...]	[...]	[...]	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%
Chatenet	[...]	[...]	[...]	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%
JDM	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Bellier	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Piaggio	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Grecav	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Resto	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Total	7.669	8.455	8.497	100%	100%	100%

Fuente: Estimaciones de la parte notificante basadas en los volúmenes declarados por los fabricantes y en el número de cuadr Ciclos matriculados.

Como se desprende de estas cifras, LIGIER y MICROCAR constituyen el segundo y tercer operador respectivamente (con cuotas ambas alrededor del [20-30]%) tanto en el mercado europeo como en el español. El líder en ambos mercados es Aixam, con una cuota de mercado del [40-50]% aproximadamente.

Por lo tanto, como resultado de la operación de concentración, se crearía en el mercado de fabricación y distribución mayorista de cuadr Ciclos ligeros una estructura cuasi-duopolística, dado que la concentración del segundo y tercer fabricante, LIGIER y MICROCAR, daría lugar a un operador con aproximadamente [...] cuota de mercado que la principal empresa, Aixam, copando entre ambos en torno al [80-90]% del mercado.

Los demás fabricantes presentan cuotas de mercado mucho más reducidas, que en el caso español no superan individualmente el [0-10]%, no observándose un aumento de sus cuotas a costa de los tres principales fabricantes.

La normativa comunitaria ha llevado a una homogeneización técnica del producto, si bien los fabricantes tratan de diferenciar su diseño y construir un fondo de marca (cumplimiento de garantías, servicio de recambios, asesoramiento postventa...).

V.2.- Estructura de la demanda

Atendiendo a la información proporcionada por la parte notificante y el test de mercado, la demanda de cuadriciclos está formada mayoritariamente por personas de edad superior a los 45 años y que no dispone de carné de tipo B. De hecho, la dificultad para obtener el permiso de tipo B es el principal factor aducido para decantarse por esta opción de transporte.

Por sexos, los hombres que lo utilizan parecen residir principalmente en zonas rurales, mientras que en entornos urbanos parece predominar más la mujer, que lo emplea para desplazarse a su trabajo, prefiriendo un medio más seguro que las motocicletas.

Minoritariamente, cabe distinguir un grupo de demanda formada por gente menor de edad, que opta también por el cuadriciclo frente al ciclomotor por ser un medio más seguro.

Es importante recalcar el nuevo marco europeo respecto de los permisos de conducción introducido por la Directiva 2006/126/CE¹⁴ y con impacto en el ámbito de los cuadriciclos. Dicha Directiva ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 64/2008¹⁵ que entrará en vigor el día 1 de septiembre de 2008, y que modifica el actual Reglamento General de Conductores.

Como señala la parte notificante, en relación con los permisos de conducción para cuadriciclos, estos no varían en cuanto a la forma: seguirá siendo posible conducir un cuadriciclo ligero con licencia de ciclomotor, que será denominada "licencia para conducir ciclomotores" (en adelante LCC) y conducir un cuadriciclo pesado requerirá, al menos, el permiso A1 o B según el caso. No obstante, los requisitos para la obtención de la LCC serán más duros que hoy en día, pues los nuevos conductores deberán:

- a) tener al menos 15 años (hoy con 14 años es suficiente), y
- b) superar un examen de aptitud psicofísica, así como un examen teórico específico y un examen práctico en circuito cerrado (si bien el examen no será de la misma dificultad que el del permiso de tipo B para los coches normales), cuando actualmente sólo se requiere realizar un curso en autoescuela.¹⁶

Cabe señalar que el sector vaticina una importante caída de la demanda, que varios distribuidores minoristas en su respuesta al test de mercado llegan a cifrar en hasta del 50%, debido a la conjunción de tres factores: la adversa coyuntura

¹⁴ Directiva 2006/126/CE, de 20.12.06, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción (Refundición), DO L 403/18, de 30.12.06.

¹⁵ Real Decreto 64/2008, de 25.1.08, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, BOE de 26.1.08, núm. 23, p. 4.981.

¹⁶ Lo anterior es sin perjuicio de los derechos adquiridos de los conductores que ya estén en posesión de una LCC a la entrada en vigor de la nueva normativa, que la conservarán sin necesidad de someterse a estos exámenes.

económica, el encarecimiento de los cuadriciclos a raíz del recién introducido impuesto de matriculación y la exigencia de examen teórico y práctico a partir del 1 de septiembre de este año para obtener la LCC.

V.3.- Fijación de precios y estructura de la distribución

De acuerdo con el test de mercado, los precios mayoristas se rigen por listas a las que les son aplicables descuentos. Asimismo, los fabricantes/mayoristas establecen precios minoristas recomendados, que son mayoritariamente seguidos por los distribuidores minoristas.

De acuerdo con la notificante y los resultados del test de mercado, los precios al comprador final medios de los cuadriciclos ligeros oscilan entre los 9.000 y 11.000 euros (sin impuestos) y son similares entre las distintas marcas.

En cuanto a la estructura de distribución mayorista, la práctica habitual en el sector consiste en que el distribuidor mayorista sea una filial del fabricante (como es el caso de Aixam, LIGIER, Piaggio), siendo MICROCAR y JDM las principales excepciones que emplean distribuidores mayoristas independientes. Los pequeños productores como Bellier, Grecav y Chatenet optan por vender directamente desde el fabricante fuera de España a los distribuidores minoristas españoles.

Dada esta estructura, es razonable esperar que la integración de MICROCAR con LIGIER conduzca a que aquella emplee como distribuidor mayorista en España la filial de LIGIER.

Por lo que se refiere a la distribución minorista, cabe distinguir los siguientes tipos de distribuidores:

- los distribuidores multiproducto frente a los monoproducto, vendiendo los primeros, aparte de cuadriciclos, otros productos como material agrícola, motocicletas, bicicletas, quads... Según el test de mercado, la mayoría de las ventas se producen por distribuidor multiproducto, si bien la distancia con respecto a los distribuidores monoproducto no es mucha.
- los distribuidores de una sola marca o multimarca, según se especialicen o no en la venta de una sola marca.

Según la parte notificante, Aixam, líder en el sector, pone el acento en el desarrollo de una red de distribuidores monomarca, contando con 83 distribuidores en España, de los cuales el [...] % son multiproducto y el [...] % monomarca.

Por su parte, LIGIER cuenta con 71 distribuidores en España, de los cuales aproximadamente un [...] % son monoproducto y un [...] % multiproducto. Del total de ambos tipos de distribuidores, un [...] % son monomarca LIGIER y un [...] % vende diferentes marcas. Con respecto al total de ventas de LIGIER en España en 2007, según la notificante, un [...] % de las mismas se realizó en establecimientos multimarca.

MICROCAR cuenta con 117 distribuidores en España. De este total, los distribuidores multiproducto (y multimarca) representan el [...] %. Con respecto al total

de ventas de MICROCAR en España en 2007, según la notificante, el [...] % de las mismas se realizó en establecimientos multimarca.

Tipo de distribuidor (% sobre ventas totales en España, 2007)		
	LIGIER	MICROCAR
Multiproducto monomarca	[...] %	[...] %
Multiproducto multimarca	[...] %	[...] %
Monoproducto monomarca	[...] %	[...] %
Monoproducto multimarca	[...] %	[...] %

Fuente : Parte notificante

De acuerdo con la notificante, ni LIGIER ni MICROCAR establecen obligaciones contractuales de exclusividad a sus distribuidores minoristas, [...].

En este sentido cabe destacar que los cuadríciclos quedan encuadrados dentro del ámbito de aplicación del Reglamento comunitario 1400/2002¹⁷, de vehículos a motor, y que de acuerdo con el mismo está prohibida cualquier obligación directa o indirecta de no competencia impuesta al distribuidor, independientemente de la cuota de mercado del suministrador, lo que, efectivamente, impide prohibiciones de tratar con productos competidores y penalizaciones como las referidas anteriormente.

[...].

Los restantes fabricantes de cuadríciclos, emplean principalmente distribuidores que venden distintas marcas y/o venden otros productos (como por ejemplo motocicletas).

V.4.- Competencia potencial - Barreras a la entrada

Según la parte notificante, no existen barreras a la entrada significativas en este mercado.

Tal y como se desprende de la notificación y de los datos aportados por los fabricantes en el test de mercado, el desarrollo de un modelo desde su concepción hasta su producción en cadena, por parte de un nuevo entrante, llevaría entre [...] y comportaría un coste que oscilaría entre los [...] millones de €.

Preguntados en el test de mercado, fabricantes y distribuidores minoristas no consideran que se vaya a producir la entrada de un nuevo productor en el mercado a

¹⁷ Reglamento 1400/2002 de la Comisión, de 31.7.02, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos a motor.

corto plazo (es decir, en menos de [...]), aunque varios productores han entrado y salido del mercado en los últimos años.

Por lo que se refiere a la competencia potencial que podrían suponer los fabricantes de automóviles, cabe observar que no consta que ninguno haya decidido en el pasado entrar en el mercado de cuadríciclos, si bien sin duda poseen la capacidad tecnológica y financiera suficiente para entrar en el mercado, y no cabe descartar que lo pudieran hacer en el caso de un aumento de los precios.

La notificante estima que se importan anualmente en la UE entre [...] cuadríciclos de países extracomunitarios (principalmente del productor indio REVA). Las importaciones extracomunitarias de cuadríciclos se enfrentan a un arancel que ronda el 10%.

Por lo que respecta al riesgo de exclusión en la red de distribución minorista, éste no parece relevante, dadas las características descritas de la misma, quedando además recogidos los cuadríciclos dentro del ámbito de aplicación del Reglamento comunitario 1400/2002.

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por 21 CP del control exclusivo de MICROCAR.

Como resultado de la operación se crearía en el mercado de fabricación y distribución mayorista de cuadríciclos ligeros una estructura cuasi-duopolística, dado que la concentración del segundo y tercer fabricante (LIGIER –[20-30]% cuota en EEE y en España- y MICROCAR –[20-30]% cuota en EEE y en España-, respectivamente) daría lugar a un operador con [...] cuota de mercado que la principal empresa (Aixam, que cuenta con un [40-50]% aproximadamente).

Por lo que se refiere a los posibles efectos unilaterales originados por la concentración, AIXAM permanecerá como principal productor en el mercado, y la oferta de cuadríciclos es lo suficientemente amplia, por lo que cabe esperar que si LIGIER-MICROCAR decidiese unilateralmente aumentar sus precios, tanto Aixam como los fabricantes más pequeños estarían en disposición de mantener una presión competitiva y atender a la demanda. Estas consideraciones se han visto confirmadas por las respuestas al test de mercado.

Mayor detenimiento merece el análisis de la posible creación de efectos coordinados en la estructura de mercado resultante, que pudieran reducir la competencia efectiva en el mercado de producción y distribución de cuadríciclos en el EEE, lo que podría afectar a su vez a la competencia efectiva en el mercado de comercialización minorista de cuadríciclos ligeros en España.

Debido a las características de estos mercados y a la estructura resultante de la operación, se dan condiciones que podrían propiciar dichos efectos. En concreto cabe destacar la homogeneidad técnica del producto, anteriormente señalada; la relativa transparencia de precios tanto mayoristas como de venta al público recomendados

(que de acuerdo con el test de mercado son mayoritariamente seguidos por los distribuidores minoristas); y la [...] de cuotas entre Aixam y LIGIER-MICROCAR, que facilitaría la alineación de intereses. [...].

Sin embargo, existen elementos que contrarrestan la posibilidad de que los potenciales efectos coordinados perjudiciales para la competencia puedan desplegarse:

- el requisito de estabilidad de la demanda no se produciría ya que se prevé una caída en los próximos años motivada por la adversa coyuntura económica, y especialmente por el encarecimiento de los cuadriciclos a raíz del recién introducido impuesto de matriculación y por la exigencia de examen teórico y práctico a partir del 1 de septiembre de este año para obtener la LCC.
- el cambio regulatorio introducido por la Directiva 2006/126/CE para la obtención de la LCC aumentará la presión competitiva de los turismos ligeros sobre el mercado de cuadriciclos. Como se ha señalado anteriormente, a partir del 1 de septiembre se exigirá la realización de un examen teórico y práctico, lo cual (a pesar de que se tratará de exámenes de dificultad inferior al del permiso normal de conducir) difuminará el motivo principal aducido por los consumidores para demandar cuadriciclos: el deseo de no tener que superar examen alguno para obtener un permiso de conducir. A ello hay que sumar el hecho de que los precios de los cuadriciclos son similares o incluso en no pocas ocasiones superiores a los de los turismos más básicos, a la vez que presentan prestaciones netamente inferiores. Como resultado, el mercado de turismos ligeros en su segmento básico supondrá previsiblemente una mayor restricción competitiva para los productores de cuadriciclos si éstos tuviesen la intención de subir sus precios.
- cabe señalar que tanto según la notificante como las respuestas de los competidores al test de mercado, existen excesos de capacidad generalizados en el EEE, incluyendo a los productores pequeños.
- Por último, si bien la demanda está atomizada, el hecho de que la mayor parte de los distribuidores, según los datos aportados por la notificante y el test de mercado, sea multiproducto, implica que pueden tener cierto poder de negociación ante pretensiones injustificadas de aumento de precios o de endurecimiento de las condiciones comerciales.

Así pues, teniendo en cuenta todo lo anterior, no cabe esperar que la operación notificada suponga un perjuicio significativo para el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados analizados.

VII. 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 Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.