



## INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

### N- 03026 VB AUTOBATTERIEN/JOHNSON CONTROL BATTERIEN

Con fecha 13 de junio de 2003 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición por VB AUTOBATTERIEN GMBH (VB), controlada conjuntamente por JONHSON CONTROLS INC (JCI) y ROBERT BOSCH GMBH (BOSCH), de tres compañías controladas al 100% por JCI que constituyen el negocio de las baterías para el sector de la automoción de JCI en Europa (JCB).

Dicha notificación ha sido realizada por VB AUTOBATTERIEN GMBH 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".

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, la notificante solicita que, en el caso de que el Ministro de Economía resuelva remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia, se levante la suspensión de la ejecución de la operación.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **14 de julio de 2003**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

## **I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

La operación notificada consiste en la adquisición por VB AUTOBATTERIEN GMBH (VB), controlada conjuntamente por JOHNSON CONTROLS INC (JCI) y ROBERT BOSCH GMBH (BOSCH), de tres compañías: JOHNSON CONTROL BATTERIEN GMBH & Co.KG, JOHNSON CONTROLS BATTERIES (UK) LTD y JOHNSON CONTROLS BATTERIES FRANCE S.A.S., controladas al 100% por JCI que constituyen el negocio de las baterías para el sector de la automoción de JCI en Europa (JCB).

La concentración propuesta supone un cambio de control sobre JCB, que pasa de estar controlado por JCI exclusivamente, a estar controlado conjuntamente por ésta y BOSCH.

VB fue creada por VARTA BATTERIE AG (VARTA) y BOSCH en 1991 como una empresa en participación con plenas funciones y por un periodo de tiempo ilimitado<sup>1</sup>. VB estuvo participada hasta 2002 en un 80% por VARTA y en un 20% por BOSCH. En 2002, JCI adquirió el negocio de las baterías de arranque de VARTA por lo que también adquirió el 80% de la participación que VARTA tenía en VB. Por su parte, BOSCH mantuvo la participación del 20% que hasta el momento ostentaba en VB.

Esta última transacción fue notificada a la Comisión Europea y autorizada por ésta en octubre de 2002.<sup>2</sup> La Comisión consideró que, de acuerdo al contrato firmado entre BOSCH y JCI, la empresa VB seguía siendo una empresa controlada conjuntamente por ambas matrices y de plenas funciones.

La finalidad de la presente operación es, según el notificante, la consolidación de todo el negocio de baterías de automoción de JCI en VB a fin de mejorar la organización interna del negocio.

Finalmente, cabe resaltar que la ejecución de la operación está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia de Alemania, Austria, Italia, Francia y España.

## **II. RESTRICCIONES ACCESORIAS**

### **1. Pacto de no competencia**

El Contrato de Compraventa prevé en su artículo 16 una cláusula de no competencia por la que JCI y BOSCH se comprometen a no competir entre sí en los mercados en los que se encuentra activa VB con una duración equivalente al de la empresa en participación.

<sup>1</sup> Caso IV/M.12 VARTA-BOSCH. Decisión de la Comisión de 31.7.1991

<sup>2</sup> Caso COMP/M.2939 JCI/BOSCH/VB AUTOBATTERIEN JV, Decisión de la Comisión de 18.10.2002

El TDC en su informe de 2 de marzo de 1993, consideró que la existencia de determinados pactos de no competencia es consustancial a los negocios jurídicos de adquisición de establecimientos mercantiles, por lo que no es posible separar el tratamiento de dichos pactos del que se otorga a las operaciones de concentración entre empresas, si bien tales pactos no deben contener más restricciones que las objetivamente necesarias para la transferencia plena del establecimiento mercantil, ni realizarse en perjuicio de terceros.

En cuanto a la duración aceptable de la prohibición de competencia, el TDC en su informe de 25 de marzo de 1998, estima que no existe una norma absoluta y suele depender del producto afectado y de las circunstancias de cada caso. En general, se han venido asumiendo los criterios explicitados por la Comisión Europea sobre este asunto.

Como señala la Comisión Europea en su nueva Comunicación<sup>3</sup> del 4 de julio de 2001, en el caso de empresas en participación, este tipo de cláusulas tiene por objeto mostrar la retirada duradera de las matrices del negocio en el que la nueva empresa en participación será activa, formando parte integral de la operación de concentración.

Sin embargo, añade la Comisión en dicha Comunicación que las cláusulas de inhibición de la competencia cuya duración sea superior a tres años deben justificarse por las circunstancias especiales que se den.

El Servicio de Defensa de la Competencia considera que el periodo inicialmente planteado por la notificante excede del plazo considerado habitualmente como razonable para la protección del comprador por el negocio adquirido y va más allá de lo que exige la operación de concentración notificada, por lo que el pacto de no competencia no forma parte de la operación de concentración y estaría sujeto a la normativa nacional o comunitaria relativa a acuerdos entre empresas.

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

De acuerdo con la notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4064/89, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas, modificado por el Reglamento (CEE) nº 1310/97, dado que no se alcanzan los umbrales previstos en su Artículo 1.

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.

---

<sup>3</sup> Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente relacionadas y necesarias para las operaciones de concentración (2001/C188/03)

#### IV. EMPRESAS PARTICIPES

##### 1. **Adquirente: “VB AUTOBATTERIEN GmbH” (VB)**

VB fabrica y suministra una amplia gama de baterías, entre ellas, baterías de arranque para el sector de la automoción (originales y de repuesto) tanto a fabricantes de vehículos como a clientes en el mercado independiente de postventa. VB tiene instalaciones para la fabricación de este producto en [...] <sup>4</sup>.

Como ya se ha mencionado, VB está controlada conjuntamente por JCI y ROBERT BOSCH GMBH. Esta última es una empresa internacional que actúa en las áreas de tecnologías de la automoción, bienes de consumo, tecnología de la industria de la construcción (que incluye herramientas eléctricas, tecnología térmica, tecnología de seguridad, comunicaciones de banda ancha, electrodomésticos, etc.) así como tecnología industrial (que incluye tecnología de automoción y tecnología para embalajes).

BOSCH actúa en el campo de las baterías de automoción únicamente a través de su empresa conjunta VB.

VB tiene dos empresas filiales al 100% en España y ambas están activas en el negocio de las baterías de automoción: VB Autobaterías, S.A. y VARTA Autobaterías, S.A.

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

VOLUMEN DE VENTAS EN VB (Millones de Euros)			
	2000	2001	2002
Mundial	[>5000]	[>5000]	[>5000]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

Nota: Conforme al R.D.1443/2001 el volumen de negocios de VB está constituido por el de VB más el de sus dos matrices JCI y BOSCH.

##### 2. **Adquiridas: “JOHNSON CONTROLS BATTERIEN GMBH & Co KG, JOHNSON CONTROLS BATTERIES (UK) LTD. Y JOHNSON CONTROLS BATTERIES FRANCIA S.A.S.” (JCB)**

Las tres empresas que conforman el negocio JCB constituyen filiales al 100% de JOHNSON CONTROL INC. (JCI). Fabrican y suministran baterías de automoción, originales y de recambio, tanto para fabricantes del sector de la

<sup>4</sup> Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto se ha declarado confidencial.

automoción como para clientes en el mercado independiente de postventa. Además [...].

JCI es un suministrador global de sistemas de automoción e instalaciones de gestión y control. Fundado en 1885 en Milwaukee, Wisconsin (EE.UU.), cotiza en la Bolsa de Nueva Cork.

El negocio de mantenimiento de edificios de JCI proporciona sistemas de control de edificios de calefacción, ventilación, aire acondicionado, electricidad, seguridad y servicio contra incendios. Los servicios incluyen un completo mantenimiento eléctrico y mecánico. Además, JCI proporciona gestión integral de instalaciones y servicios de consultoría para instalaciones no residenciales.

Con relación al negocio de automoción, JCI suministra asientos, reposacabezas, puertas, salpicaderos, depósitos, piezas electrónicas y baterías.

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

VOLUMEN DE VENTAS EN JCB (Millones de Euros)			
	2000	2001	2002
Mundial	N.D.	N.D.	[<5000]
Unión Europea	N.D.	N.D.	[<250]
España	N.D.	N.D.	[<60]

Fuente: Notificación

Nota: JCB fue constituido en octubre de 2001 como consecuencia de la adquisición por JCI de ciertos activos de Hoppecke Automotive GMBH & Co. Por ello, sólo se han facilitado datos sobre el año 2002.

## V. MERCADOS RELEVANTES

### 1. Mercado de producto

El sector afectado por la presente operación es el relativo a la fabricación y venta de baterías de arranque en el sector de la automoción ya que tanto JCB como VB se encuentran activos en el mismo.

La empresa notificante considera que es posible identificar dos mercados de producto separados: el mercado del suministro de baterías a fabricantes del sector de la automoción tanto de equipos originales (OEM) como de repuestos (OES) y el suministro de repuestos a clientes en el mercado independiente de postventa (mercado IAM).

Asimismo definió los mercados la Comisión Europea en su Decisión de 2002 sobre el caso JCI/BOSCH/VB AUTOBATTERIEN. La Comisión concluyó

que, aunque existían diferencias entre los métodos de suministro (el segmento OES tiene plazos de entrega más largos y los precios pueden variar ligeramente en los productos OEM y los productos OES), los segmentos OEM/OES constituían un único mercado de producto.

La Comisión consideró asimismo que el sector de baterías de arranque para la automoción había evolucionado significativamente desde la primera decisión sobre el caso VARTA/BOSCH de 1991, cambiando algunas cuestiones clave como:

- a) Las especificaciones técnicas establecidas por los fabricantes de vehículos son similares para las baterías OEM y OES.
- b) Los fabricantes están centralizando cada vez en mayor medida sus ventas de baterías de repuesto a los fabricantes de automóviles (OES)
- c) La sustituibilidad desde el punto de vista de la demanda y de la oferta fue confirmada para las baterías OEM y las baterías OES y las únicas diferencias se refieren a los servicios de valor añadido exigidos por algunos fabricantes de coches (etiquetas adicionales, logística, etc.).

Las partes sostienen además que ambos segmentos se caracterizan por el mismo tipo de clientes extremadamente fuertes que, en algunos casos, tienen el mismo personal para las compras OEM y OES.

Igualmente, indican que las líneas de producto OEM y OES se lanzan el mismo día para reflejar la necesidad de que los concesionarios de coches almacenen los productos de recambio desde el primer día en que el coche se pone en el mercado, o al menos de que éstas estén disponibles en los almacenes de distribución del fabricante de vehículos.

Los precios de las baterías OES tienden a variar de acuerdo con el nivel de servicio de valor añadido proporcionado por el fabricante, más que por la existencia de alguna diferencia en el producto. Por ejemplo, en el segmento OES las entregas se realizan generalmente por las partes a un almacén, desde el que el fabricante para la automoción distribuye las baterías a su red de concesionarios a lo largo de Europa.

Por otro lado, existen diferencias significativas entre el mercado de baterías OEM/OES y el mercado de suministro de repuestos de baterías a clientes en el mercado independiente de postventa (mercado IAM). Éstas se venden en los supermercados, tiendas de accesorios de coches y autocentros.

Existen todavía diferencias de calidad entre las baterías OEM/OES y las IAM, que no necesitan adecuarse a los estándares individuales aplicados por los fabricantes de coches ya que se clasifican de acuerdo con el sistema ETN.

De hecho, la Comisión, en la mencionada decisión JCI/VARTA confirmó que aún continuaba existiendo un mercado diferente IAM. Entre los motivos presentados destacan:

- a) Las baterías IAM se adecuan en menor medida que las baterías OEM u OES a vehículos específicos y se fabrican generalmente con base en estándares menos exactos que las baterías solicitadas por los fabricantes de vehículos.
- b) Los destinatarios de los cuestionarios de la Comisión confirmaron que los productos IAM y OEM/OES no eran sustituibles.

En conclusión, este Servicio de Defensa de la Competencia analizará los dos mercados de producto afectados por la operación: el mercado de baterías OEM/OES y el mercado de baterías IAM.

## **2. Mercado geográfico**

Las partes consideran que el mercado geográfico relevante para los productos OEM/OES tiene la dimensión del EEE. La Comisión alcanzó la misma conclusión en la decisión JCI/VARTA sobre la base de las siguientes cuestiones: los bajos costes de transporte de las baterías y la reciente e importante consolidación entre las instalaciones de producción de baterías que ha dado lugar a una disminución en el número de las mismas y a un esquema de entregas y de producción más paneuropeo.

Las partes sostienen, igualmente, que la dimensión del mercado geográfico de los productos IAM abarca ahora el ámbito del EEE, circunstancia que fue confirmada por la Comisión en la citada Decisión JCI/VB. La Comisión basó su decisión en lo siguiente:

- a) Los precios de las baterías difieren considerablemente de un Estado miembro a otro. Sin bien dicha circunstancia puede ser considerada como una prueba de la existencia de condiciones de competencia muy diferentes en los distintos Estados miembros, dichas diferencias se deben en realidad, en gran parte, a otros factores. Uno de ellos es que en las regiones más cálidas de Europa se requieren baterías menos potentes que en las regiones más frías. Por lo tanto, las baterías tienden a ser más pequeñas y sus costes más bajos en el sur que en el norte de Europa. Además, el tamaño de los clientes influye en el precio y en algunos países existen clientes más grandes que en otros. Las variaciones de precios entre los países son mucho más pequeñas cuando se ajustan de acuerdo con el tamaño de los clientes en las distintas regiones y con la potencia y tamaño de las baterías.

- b) Los costes de transporte de las baterías son relativamente moderados. [...] Por lo tanto, no es necesario que las instalaciones de fabricación de baterías estén situadas muy cerca de sus adquirentes.
- c) Los adquirentes de baterías son, cada vez en mayor medida, supermercados, talleres mecánicos y tiendas especializadas en automóviles que operan en múltiples Estados miembros pero cuyas compras están centralizadas. Estos adquirentes pueden y cambian de proveedores. [...].
- d) La preferencia por las marcas nacionales se ha debilitado en comparación con la situación existente en 1991 como evidencia el énfasis cada vez mayor de los fabricantes de baterías por marcas de cobertura del EEE.

En cualquier caso, a los efectos del sistema español de control de concentraciones, cuya declarada finalidad es asegurar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado español, interesará analizar los efectos de esta operación en el territorio nacional.

## **VI. ANÁLISIS DEL MERCADO**

### **1. Características y estructura de la oferta**

Según los datos reunidos por la Comisión Europea en el curso de la investigación del caso citado JCI/VARTA, el mercado de fabricación de baterías para automoción sufre de un exceso de capacidad de producción.

Igualmente, ha habido disminuciones importantes en los precios en los últimos diez años que muestran una fuerte competencia en el mercado.

Como puede observarse en los cuadros citados a continuación, existe un elevado número de oferentes tanto en el mercado de baterías OEM/OES como en el de IAM presentes en casi todos los Estados miembros de la UE.

En lo que se refiere a España, además de las partes presentes en la operación, EXIDE es otro operador muy significativo tanto en el mercado de baterías OEM/OES como en el de baterías IAM. En este último incluso es el líder del mercado.

La presencia de otros competidores más pequeños como DELPHI posibilita una expansión de la capacidad de producción en caso de un aumento de la demanda.

Además, todos los fabricantes de baterías producen una amplia gama de tipos de baterías por lo que la sustituibilidad de suministro es muy elevada.

MERCADO DE BATERIAS OEM/OES EN 2002				
Operador	EEE		España	
	Valor (%)	Volumen (%)	Valor (%)	Volumen (%)
<b>VB</b>	<b>[30-40]</b>	<b>[30-40]</b>	<b>[40-50]</b>	<b>[40-50]</b>
<b>JCB</b>	<b>[5-15]</b>	<b>[5-15]</b>	<b>[0-10]</b>	<b>[0-10]</b>
EXIDE	[25-35]	[25-35]	[30-40]	[30-40]
DELPHI	[5-15]	[5-15]	[5-15]	[5-15]
FIAMM	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]
YUASA	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]
BANNER	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]
AUTOSIL	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]
OTROS	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Estimación del Notificante

MERCADO DE BATERIAS IAM EN 2002				
Operador	EEE		España	
	Valor (%)	Volumen (%)	Valor (%)	Volumen (%)
<b>VB</b>	<b>[25-35]</b>	<b>[25-35]</b>	<b>[25-35]</b>	<b>[25-35]</b>
<b>JCB</b>	<b>[0-10]</b>	<b>[0-10]</b>	<b>[0-10]</b>	<b>[0-10]</b>
EXIDE	[20-30]	[20-30]	[50-60]	[50-60]
DELPHI	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]
FIAMM	[10-20]	[10-20]	[5-15]	[5-15]
YUASA	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]
BANNER	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]
AUTOSIL	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]
OTROS	[15-25]	[15-25]	[0-10]	[0-10]
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Estimación del Notificante

## 2. Estructura de la demanda

Los clientes en el mercado OEM/OES son grandes fabricantes de automóviles que gozan de un considerable poder para obtener condiciones de compra más favorables y de la capacidad para cambiar de proveedor.

Imponen a los fabricantes de baterías sus propias especificaciones por lo que factores como la marca, la diferenciación de productos y la provisión de una tipología completa de productos juegan un papel pequeño en este mercado. De hecho, los clientes insisten a menudo en que aparezca en las baterías su logotipo en lugar del logotipo del fabricante.

Respecto al mercado de baterías IAM, sus adquirentes son, cada vez en mayor medida, supermercados, talleres mecánicos “en el acto” y tiendas especializadas en automóviles que operan en múltiples Estados miembros pero cuyas compras están centralizadas. Ejemplos de adquirentes de este tipo son [...].

Las partes consideran que incluso los clientes más pequeños como [...].

### 3. Estructura de la distribución

En el segmento OEM los fabricantes de vehículos adquieren las baterías directamente de los fabricantes por lo que las necesidades de distribución en este segmento quedan en gran medida suprimidas. Los costes globales de distribución en el negocio OEM son, por tanto, bajos (inferiores al 1%).

En el segmento OES, generalmente los fabricantes de baterías entregan sus productos a almacenes desde los que el cliente los distribuye. En este segmento los clientes consideran dicho servicio de entrega como un servicio de valor añadido.

En relación con los canales de distribución en España, VB [...].

JCB [...].

### 4. Fijación de precios

En el mercado OEM/OES las partes [...].

En relación a la evolución de los precios en los últimos cinco años, [...].

### 5. Competencia potencial - Barreras a la entrada

No existen limitaciones a la competencia de productos importados debidas a barreras arancelarias o no arancelarias. Como ya ha sido mencionado, las especificaciones de las baterías de arranque para la automoción están armonizadas a nivel europeo.

Igualmente, no existen barreras significativas para acceder al suministro de materias primas. Las tecnologías de base en el mercado están maduras y los operadores compiten principalmente en su perfeccionamiento.

Se prevé que el desarrollo de la tecnología 36v para baterías cambiará considerablemente el perfil tecnológico del mercado; sin embargo, dicho cambio no está previsto que suceda a corto o medio plazo. Las partes consideran que se necesitarán al menos diez años en el mercado OEM/OES y quince en el mercado IAM para que dicha tecnología se generalice en el mercado.

Las partes opinan que todos los fabricantes importantes de baterías tienen capacidad para desarrollar la tecnología 36v sin necesidad de obtener licencias de derechos de propiedad intelectual.

Las partes consideran que cualquiera de los muchos fabricantes de baterías que operan fuera del EEE tienen los recursos necesarios para adquirir o construir capacidad de producción en la UE o en Europa del Este, obteniendo así el acceso a la UE.

## VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La presente operación supone únicamente la entrada de BOSCH en el control conjunto del negocio de baterías de automoción de JCI. Sin embargo, dado que ambas partes ya operaban conjuntamente en este mercado a través de VB y que BOSCH sólo está presente en el negocio de baterías a través de esta empresa en participación, no se produce alteración en la situación competitiva del mercado de baterías ni en España ni en el EEE.

La combinación de las actividades de baterías de JCI y de VB en una sola entidad ya fue analizada por la Comisión Europea en el caso citado JCI/VARTA. La Comisión autorizó la operación ya que, si bien la posición de VB se reforzaba en los mercados de baterías OEM/OES y IAM, existían suficientes factores compensatorios que podrían contrarrestar cualquier restricción a la competencia.

De todos modos, con datos de 2002 VB sólo incrementa muy ligeramente su cuota en el mercado español de baterías IAM, permaneciendo en este último mercado como segundo operador.

Como se ha mencionado anteriormente, no existen especiales barreras de entrada a los mercados afectados.

Además de la presencia en España de los principales operadores europeos, resulta ilustrativa la entrada de HANKOOK, fabricante coreano, en 2000 mediante la producción de baterías IAM. Dichas baterías son suministradas desde Extremo Oriente, realizándose en Róterdam su almacenaje y mantenimiento. Desde allí, las baterías IAM se distribuyen en toda Europa.

Asimismo, las partes tienen conocimiento de que con el surgimiento de las subastas globales on-line, proveedores desde todos los puntos del globo están comenzando a tener oportunidades para competir y situarse en Europa.

Como se ha mencionado, en el mercado OEM/OES la demanda está constituida por grandes compañías, conocedoras del mercado y sensibles al precio en posición de obtener condiciones de compra más favorables.

Igualmente, en el mercado IAM los clientes son en mayor medida importantes compañías de venta de accesorios de automóviles con poder de compra.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, 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, sin que ello exima a las partes de notificar al Servicio de Defensa de la Competencia el acuerdo adoptado de no competencia en el caso de entrar dentro del ámbito de aplicación de la Ley 16/1989.