



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N-06011 LEHMAN BROTHERS/PATENTES TALGO

Con fecha 3 de febrero de 2006 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición por parte de LEHMAN BROTHERS MERCHANT BANKING PARTNERS III L.P. ("LBMB") del control exclusivo sobre PATENTES TALGO S.A. ("TALGO").

Dicha notificación ha sido realizada por LBMB, 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 **3 de marzo de 2006**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo sobre PATENTES TALGO S.A. ("TALGO") por LEHMAN BROTHERS MERCHANT BANKING PARTNERS III L.P. ("LBMB").

La operación se articula a través de un contrato de compraventa de acciones firmado el 21 de diciembre de 2005¹, en virtud del cual ciertos accionistas de TALGO venden el [...] % de las acciones a AURUM BUSINESS, S.A., SOCIEDAD UNIPERSONAL ("NEWCO 2") indirectamente controlada por LBMB.

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

La ejecución de la operación queda sujeta a la condición suspensiva consistente en su autorización por parte de las autoridades españolas de defensa de la competencia. La operación también ha sido notificada en Alemania el 3 de febrero de 2006².

II. 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 (CE) nº 139/2004, del Consejo, sobre el control de las concentraciones entre empresas, 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.

III. EMPRESAS PARTÍCIPES

III.1. “LEHMAN BROTHERS MERCHANT BANKING PARTNERS III, L.P.” (LBMB)

LBMB es un fondo de inversiones constituido el 12 de diciembre de 2003 en Estados Unidos perteneciente al banco de inversiones LEHMAN BROTHERS que presta servicios financieros tanto a instituciones públicas como a clientes privados por todo el mundo.

La sociedad gestora de LBMB es LEHMAN BROTHERS MERCHANT BANKING ASSOCIATES III LP, gestionada a su vez por LEHMAN BROTHERS MERCHANT BANKING ASSOCIATES III LLC cuyo socio único es LEHMAN BROTHERS HOLDING Inc., cabecera del Grupo LEHMAN BROTHERS.

Además de LBMB, el Grupo LEHMAN BROTHERS tiene otros fondos englobados en su división de Capital Riesgo.

En España, desde septiembre de 2004, LBMB ostenta una participación financiera del [...] % en INDUSTRIA DE TURBO PROPULSORES, S.A. (ITP), un suministrador de componentes para motores aeronáuticos que presta servicios de ensamblaje tanto para la aviación civil como para la militar.

Ni LBMB ni ninguna sociedad o fondo del Grupo LB MERCHANT BANKING o de la división de Capital Riesgo de LEHMAN BROTHERS tiene participación o presencia de control alguna, directa o indirecta, en el sector ferroviario.

El volumen de ventas del adquirente en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del Real Decreto 1443/2001, es el siguiente:

² Autorizada en Alemania 15/02/2006.

Volumen de ventas del Grupo Adquirente (en millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	[>5000]	[>5000]	[>5000]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

III.2 “PATENTES TALGO, S.A.” (TALGO)

TALGO y sus filiales forman un grupo de sociedades (el Grupo TALGO). Las actividades del Grupo TALGO se centran en el diseño, fabricación y mantenimiento de trenes y equipo ferroviario, sobre la base de tecnología propia. PATENTES TALGO, controlada por la familia Oriol, es la sociedad cabecera del Grupo TALGO.

La sociedad matriz desarrolla su actividad de fabricación de trenes y de máquinas auxiliares para su mantenimiento en las instalaciones de Rivabellosa (Álava) y en la base Las Matas II (Madrid). Las actividades de mantenimiento se llevan a cabo en las bases de Las Matas I (Madrid) y Barcelona, ambas propiedad de RENFE.

El Grupo está además integrado por varias sociedades que operan en el extranjero como TALGO DEUTSCHLAND GMBH, TALGO AMÉRICA Inc, TALGO OY (Finlandia), TALGO KAZAKHSTAN LLC y TALGO RUSIA. TALGO tiene presencia en otros países a través de una amplia red de representantes y agentes.

En 2001, TALGO creó un consorcio con BOMBARDIER, sociedad cotizada en la Bolsa de Toronto, presente en la fabricación de soluciones de transporte, para la presentación conjunta de ofertas en determinados proyectos. TALGO es el líder del consorcio y es el responsable del diseño y montaje de los trenes así como de la fabricación de equipos tales como los bogies y equipos de ruedas. BOMBARDIER aporta motores eléctricos (tracción) de alto voltaje para locomotoras y cabezas tractoras. TALGO también está desarrollando una nueva cabeza tractora en colaboración con INGELECTRIC TEAM.

La facturación del negocio adquirido en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del Real Decreto 1443/2001, es la siguiente:

Volumen de ventas de TALGO (en millones de euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

IV. MERCADOS RELEVANTES

IV.1. Mercado de producto

El ámbito económico en el que se inscribe la operación notificada es el sector ferroviario y, en particular, el de fabricación y venta de material rodante y de equipos de mantenimiento en los que TALGO, pero no la adquirente, está presente.

Tanto el SDC³ como la Comisión⁴ han tenido ocasión de analizar el sector del equipamiento ferroviario, en precedentes anteriores del control de concentraciones.

De acuerdo con el criterio establecido por la Comisión Europea en 1995 en su Decisión COMP/M.580 *ABB/DAIMLER BENZ*, los productos ferroviarios pueden dividirse en dos categorías: infraestructura ferroviaria (equipamiento fijo) y vehículos ferroviarios (material móvil o rodante).

En dicho precedente, la Comisión señaló que el sector de la tecnología de transporte ferroviario se puede clasificar, básicamente, en cuatro niveles: Nivel I.- tecnología ferroviaria en general; Nivel II.- en el que se diferencia entre “material móvil” y “material fijo”; Nivel III.- en el que se procede a la subdivisión por categorías de productos -el material móvil se subdivide en trenes de largo recorrido, trenes regionales y trenes y sistemas de cercanías mientras que el material fijo se subdivide en equipos eléctricos y de señalización y varios- y Nivel IV.- subdivisión de las categorías de producto.

En el año 2000, la Comisión analizó la tecnología del transporte ferroviario en el expediente M.2139- *BOMBARDIER/ADTRANZ*. En este caso, se puso de relieve que debían tenerse en cuenta algunas subdivisiones adicionales. Así la Comisión definió los mercados de trenes de alta velocidad, vehículos eléctricos autopropulsados de varias unidades y vehículos de gasóleo de varias unidades para el transporte interurbano (trenes interurbanos o trenes de largo recorrido), vehículos eléctricos y de gasóleo autopropulsado de varias unidades para el transporte regional (trenes regionales), coches de viajeros, tranvías y trenes urbanos, metros, vehículos aeroportuarios de traslado de pasajeros, servicios de mantenimiento de gran envergadura, servicios de mantenimiento ligero y, finalmente, reacondicionamiento de vehículos ferroviarios.

En España, TALGO está presente en la fabricación de material móvil o rodante, en particular, fabrica trenes de largo recorrido y trenes de alta velocidad⁵, incluyendo los coches y las cabezas tractoras. TALGO no fabrica

³ N-272 VOSSLOH/COGIFER, N-273 VOESTALPINE/VAE, N-03043 DELACHAUX/PANDROL, N-04075 FAIVELEY/SAB WABCO, N-04092 VOSSLOH/ALSTOM, N-05026 KB SÍS/ALBATROS HVAC BUSINESS y N-05043 NÚCLEO DE FOMENTO Y TECNOLOGÍA, S.L./ALBATROS S.L.

⁴ M.221 ABB/BREL, M.580 ABB/DAIMLER BENZ, M.685-SIEMENS/LAGARDERE (MATRA TRANSPORT), M.729 GEC ALSTHOM/TARMAC/CENTRAL IMU, M.1629- KNORR BREMSE/MANNESMANN, M.2069 ALSTOM/FIAT FERROVIARIA, M.2139 BOMBARDIER/ASTRANZ y M.2694 METRONET/INFRACO.

⁵ Además, TALGO fabrica coches de pasajeros utilizando técnicas convencionales (diferentes a la tecnología TALGO) puesto que algunas de las filiales de TALGO USA fabrican y prestan servicios de mantenimiento de coches convencionales y locomotoras. La filial finlandesa de TALGO, TALGO OY, ha desarrollado un prototipo de trenes de dos pisos para usos regionales. La empresa australiana ELIN EBG TRACTION GMBH se incorporó al proyecto proporcionando

trenes regionales. TALGO, además, fabrica equipos de mantenimiento del material rodante y presta los correspondientes servicios de mantenimiento.

(I) Trenes de largo recorrido (TALGO 250).

Tradicionalmente, la cartera de productos de material rodante de TALGO se ha centrado en trenes de largo recorrido.

En el asunto *BOMBARDIER/ADTRANZ*, la Comisión estableció que, a los efectos del mercado alemán, los trenes de largo recorrido son una composición de coches cuyos componentes de tracción están completamente integrados, es decir, que combinan los coches de viajeros y las locomotoras. Estas composiciones de trenes no pueden separarse pero sí acoplarse para aumentar su capacidad. Se destinan a viajes de largo recorrido entre núcleos urbanos sobre vías ferroviarias ordinarias en los que se alcanzan velocidades entre 160 km/hora y 250km/hora y pueden, en su caso, disponer de tecnología pendular.

A los efectos del mercado español, el tren TALGO 250 se incluye dentro de esta categoría. Se trata de un tren autopropulsado que tiene sistema de cambio de ancho de vía⁶.

TALGO vende trenes bajo diferentes modalidades de suministro en función de las necesidades y requerimientos de RENFE. TALGO es capaz de suministrar conjuntamente o por separado (i) coches de pasajeros, (ii) cabezas tractoras y (iii) trenes (coches de pasajero + cabeza tractora), siendo este último tipo de producto el habitualmente requerido por RENFE.

En el asunto *BOMBARDIER/ADTRANZ*, la Comisión establecía que el suministro de coches de viajeros puede constituir un mercado por sí solo. La notificante considera que la realidad del mercado español indica que es más apropiado definir el mercado como el de fabricación de trenes de largo recorrido completos (incluyendo coches con o sin tracción). Esto es debido a la tendencia de RENFE a adquirir conjuntos completos no sólo a TALGO sino también a sus competidores, como la serie 120 de CAF/ALSTOM.

TALGO ha suministrado sus trenes TALGO 250 en diferentes etapas (primero coches y posteriormente las cabezas tractoras) para uso en trayectos de largo recorrido.

(II) Trenes de alta velocidad (TALGO 350)

elementos de tracción. La notificante indica que no está previsto que estos trenes se comercialicen en España.

⁶ El tren se basa en los siguientes elementos:

- Coches de pasajeros: se trata de la última generación de coches fabricados por TALGO (serie 7) modificado con el fin de alcanzar velocidades operativas máximas de hasta 250 km/hora.
- Cabezas tractoras. Estos coches con tracción han sido diseñados en el marco de un acuerdo de colaboración técnica alcanzado por TALGO con BOMBARDIER. Estas cabezas son bi-tensión y sistemas de cambio de ancho.

Los trenes TALGO 250 son versátiles. Pueden operar en vías convencionales y de alta velocidad de hasta 250 km/hora..

En el asunto *BOMBARDIER/ADTRANZ*, la Comisión definió los trenes de alta velocidad, tales como el TGV francés de ALSTOM o el ICE alemán, como vehículos autopropulsados o trenes arrastrados por locomotoras altamente integrados, destinados a recorrer largas distancias a velocidades de más de 250 km/hora sobre vías convencionales. En muchos casos se utilizan en vías especiales que permiten viajar a velocidades muy altas (generalmente, entre 270km/hora y 300km/hora).

Los diseños de los trenes de alta velocidad suelen incluir, bien una locomotora en cada extremo del tren que arrastran/empujan coches no propulsados (la solución de TALGO), bien una serie de vehículos autopropulsados con tracción múltiple distribuida en la que los ejes tractores están localizados a lo largo de todo el tren. La notificante indica que ambas modalidades son igualmente capaces de prestar un servicio equivalente.

TALGO, junto con BOMBARDIER⁷, está presente en este mercado a través de TALGO 350.

(III) Servicios de mantenimiento.

En lo relativo a los Servicios de mantenimiento y reacondicionamiento, la Comisión ha sugerido que se puede distinguir entre “mantenimiento ligero⁸”, “mantenimiento de gran envergadura⁹” y “reacondicionamiento¹⁰”. Los tres tipos de servicios requieren cualificaciones y tecnologías distintas y, por tanto, deben considerarse mercados separados.

En el asunto M-2694 METRONET/INFRANCO la Comisión ha indicado que, si bien era costumbre para los operadores ferroviarios directamente el mantenimiento de su propio parque móvil, en la actualidad las órdenes de compra de material móvil van acompañadas de contratos de mantenimiento a largo plazo.

TALGO presta servicios de mantenimiento ligero y de gran envergadura en sus propios talleres a las unidades TALGO de RENFE en función de los contratos incluidos en la compra de vehículos. Además, presta servicios de reacondicionamiento a RENFE. El reacondicionamiento suele tener lugar tras 14 años de vida operativa de los coches.

En España, la gran mayoría (casi el 100% en los últimos 5 años) de las compras de material móvil incluye contratos de mantenimiento. En todo caso,

⁷ TALGO alcanzó un acuerdo con ADTRANZ para el diseño y fabricación conjunta de una locomotora de alta potencia para este tipo de trenes de alta velocidad. ADTRANZ se constituye en 1995 al unirse los negocios ferroviarios de ABB y DAIMLER-BENZ. En 2001 ADTRANZ fue adquirida por BOMBARDIER.

⁸ Incluye las reparaciones cotidianas, la situación de componentes y controles de seguridad llevados a cabo regularmente.

⁹ El mantenimiento de gran envergadura, por su parte, abarca las intervenciones de mayor alcance y la revisión en profundidad de los vehículos ferroviarios. Se lleva a cabo en talleres centrales con una regularidad y frecuencia menores que el mantenimiento ligero y con una duración de varios días y semanas.

¹⁰ El reacondicionamiento implica la modernización y adaptación del material rodante a un sistema o diseños completamente nuevos. En muchos casos sólo permanece inalterada la caja de los vehículos ferroviarios.

dada la naturaleza de la operación (la adquirente no opera en los mercados en que está activa la adquirida), no es preciso cerrar la definición de los mercados de mantenimiento, pudiendo dejar abierta la cuestión de si el suministro de material y mantenimiento deberían ser considerados como un único mercado y, en su caso, la identificación de distintos mercados de mantenimiento en línea con ciertos precedentes comunitarios.

(IV) Suministro de equipos de mantenimiento especializados

La gama de equipos de mantenimiento de TALGO incluye tornos de foso, instalaciones integrales de medida y control de parámetro de rodadura, equipos de medida, carros de arrastre y otros. TALGO vende dichos equipos a nivel mundial a operadores de sistemas ferroviarios entre los que se encuentran operadores de largo recorrido, de cercanías, mercancías, metros y tranvías.

Desde el punto de la demanda, todo indica que estos productos no son intercambiables entre ellos. No obstante, habida cuenta de la ausencia de la naturaleza de las partes, no es necesario cerrar la definición exacta de dicho mercado de producto, ya que la valoración de la operación no varía en función de una delimitación más o menos amplia de este mercado.

A la vista de lo anterior, este Servicio no estima necesario proceder a cerrar la delimitación de los mercados relevantes de producto, dado que la valoración de la operación no varía en uno u otro escenario. En todo caso, se analizará el efecto de la operación notificada en los mercados de fabricación y venta de trenes de largo recorrido, de trenes de alta velocidad y de equipos de mantenimiento, así como en el de prestación de servicios de mantenimiento.

IV. 2. Mercado geográfico

En el precedente *BOMBARDIER/ADTRANZ*, la Comisión dejó abierta la definición del mercado geográfico respecto a los trenes de alta velocidad y de largo recorrido, si bien se indicaba que se apreciaba una tendencia hacia la existencia de mercados europeos. Otro tanto parece ocurrir con el mercado de equipos de mantenimiento, según la notificante.

En el caso que nos ocupa, no es necesario establecer la definición exacta del mercado geográfico de referencia de estos productos puesto que la valoración de la operación no depende del ámbito geográfico de los mercados considerados.

Por su parte, los mercados de servicios de mantenimiento y reacondicionamiento han sido definidos como de ámbito geográfico nacional o incluso inferior en distintos precedentes¹¹.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

El mercado se caracteriza por la existencia de un escaso número de clientes que suelen convocar pocos concursos en número pero importantes en

¹¹ M.2139 BOMBARDIER/ASTRANZ y M.2694 METRONET/INFRACO.

volumen. Los compradores suelen ser empresas ferroviarias controladas por el Estado.

Por otra parte, es habitual que todo el material móvil para una línea concreta sea suministrado por una única empresa para evitar los costes derivados de la duplicidad de suministradores, asegurar la uniformidad del material móvil y facilitar su explotación y mantenimiento.

Los factores determinantes para la adjudicación de las licitaciones públicas son los siguientes: (i) los antecedentes del suministrador en el cumplimiento de plazos de entrega y el grado de fiabilidad de sus productos y servicios; (ii) los tests de calidad y seguridad del prototipo del producto; (iii) las especificaciones y capacidades técnicas del producto; y (iv) su precio.

Los contratos de mantenimiento se adjudican en base a la presencia local, confianza, calidad del servicio y precio. Normalmente suelen ir asociados a la adjudicación del contrato de fabricación pues es el fabricante quien mejor conoce el producto ofreciendo las alternativas de mantenimiento mejor ajustadas en precio y calidad.

Puesto que los escasos pero importante contratos, que se convocan de forma irregular, se asignan mediante procedimientos de adjudicación competitivos las cuotas de mercado relativas aun ejercicio en particular no son del todo representativas del funcionamiento del mercado. Por ello, la notificante analiza su posición en el mercado en periodos de tiempo dilatados.

V.1.- Estructura de la oferta

Los proveedores del mercado ferroviario español son TALGO, BOMBARDIER, SIEMENS, ALSTOM y CAF, que son los principales participantes en cualquier proceso de adjudicación de contratos de construcción y mantenimiento de trenes. Ha de señalarse que a menudo las empresas presentan ofertas como parte de un consorcio¹² para concursos en los cuales combinan sus capacidades productivas, tales como cabezas motrices, bogies, etc.

(I) Trenes de largo recorrido (TALGO 250).

El notificante indica que el producto único competidor de TALGO es la Serie 120 de RENFE de ALSTOM/CAF.

Sobre la base de contratos adjudicados y en función del calendario de entregas, al final del periodo 2001-2009¹³, RENFE operará [...] trenes integrados TALGO ([40-50]%) y [...] trenes ALSTOM/CAF ([50-60]%).

La parte notificante señala que el 31 de diciembre de 2005, el número de vehículos operados por RENFE en España ascendía a 29.795, de los cuales, 1.640 son locomotoras.

(II) Trenes de alta velocidad (TALGO 350).

¹² Pej, CAF/ALSTOM, TALGO/BOMBARDIER

¹³ Las fechas de adjudicación de los contratos van del 2001-2005, si bien la entrega no se prevé hasta 2009.

En la actualidad RENFE opera 24 unidades ALSTOM en la línea del AVE Madrid-Sevilla adjudicadas en 1989. A SIEMENS se le han adjudicado 26 unidades -16 de ellas en el 2001 y 10 en 2004-. TALGO/BOMBARDIER cuenta con 46 unidades de las cuales 16, que operan en la actualidad de Madrid hasta Lérida, se adjudicaron en 2001 y 30 en 2004.

La notificante indica que no se espera que se produzcan licitaciones para proyectos de alta velocidad pura hasta el año 2010 por lo que las cuotas actuales en términos de unidades son: TALGO/BOMBARDIER **[40-50]%**, SIEMENS [20-30]% y ALSTOM [20-30]%. Según la notificante, RENFE dispone probablemente de la flota europea de trenes de alta velocidad más diversificada.

TALGO es uno de los cinco fabricantes europeos actualmente incursos en el suministro de soluciones ferroviarias de alta velocidad en distintos Estados miembros. Éstos son ALSTOM (Francia, Italia, España y Reino Unido), SIEMENS (Alemania y España), ANSALDO BEDA (Italia), BOMBARDIER (Suecia y España) y TALGO (España). Asimismo, los fabricantes japoneses y surcoreanos están apuntando cada vez más al mercado europeo. HITACHI ha logrado adjudicarse el concurso de trenes de alta velocidad en el Reino Unido aunque afronta barreras institucionales en otros Estados Europeos.

(III) Servicios de mantenimiento.

RENFE es el prestador líder de servicios de mantenimiento en España y cuenta aproximadamente con la mitad del mercado. El 50% restante de los servicios que requiere los obtiene de los fabricantes.

El siguiente cuadro muestra las cuotas por valor en el mercado de servicios de mantenimiento en general que son obtenidos de terceros por parte de RENFE¹⁴.

-CUOTAS DE MERCADO- EN SERVICIOS DE MANTENIMIENTO- Ventas obtenidas por facturación de los servicios de mantenimiento y reparación prestados por terceros a RENFE) (en volumen de ventas)			
	2002	2003	2004
TALGO	[30-40]%	[30-40]%	[35-45]%
ALSTOM	[50-60]%	[30-40]%	[25-35]%
BOMBARDIER	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
CAF	[0-10]%	[20-30]%	[0-10]%
SIEMENS	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
TOTAL	100%	100%	100%

Fuente: CEMAFE

(IV) Equipos de mantenimiento especializados.

A nivel mundial existen muy pocos operadores en este mercado. Además de TALGO figuran HEGENSCHIEDT (Alemania-EE.UU.) y SCULFORT

¹⁴ No existe, según indica el notificante, información pública sobre el reacondicionamiento, puesto que las necesidades de RENFE son puntuales (cada 14 años) y suelen ser realizadas por el fabricante.

(Francia). DANOBAT ha entrado recientemente como nuevo competidor en España.

TALGO es el principal suministrador de equipos de mantenimiento en el mercado español con una cuota de mercado de, aproximadamente, el **[85-95]%**. La mayoría de los equipos en España han sido suministrados hasta la fecha por TALGO excepto para ALSTOM que utiliza equipos HEGENSCHIEDT para el mantenimiento de los trenes del AVE Madrid-Sevilla; Además, SCULFORT y DANOBAT han vendido recientemente equipos al tranvía de Tenerife y al metro de Sevilla, respectivamente.

V.2.- Estructura de la demanda

Los compradores de este tipo de productos son, fundamentalmente, operadores ferroviarios nacionales, lo que determina la concentración de la demanda. En España el principal cliente es RENFE.

Sin embargo, la LEY DEL SECTOR FERROVIARIO¹⁵ (Ley 39/2003 de 17 de noviembre) que entró en vigor en 2005, abre de forma gradual la competencia en el sector, lo que implica que, en un futuro, el mercado quedará abierto a otras empresas ferroviarias de otros Estados Miembros.

Los clientes más importantes de TALGO en 2004 han sido:

-CLIENTES GLOBALES DE TALGO-				
	cliente	Producto/servicio	Compras totales 2004	% (volumen de ventas)
1	[...]	[...]	[...]	[...]
2	[...]	[...]	[...]	[...]
3	[...]	[...]	[...]	[...]
4	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificante

V.3.- Fijación de precios y distribución.

La notificante indica que los precios de los trenes de alta velocidad en España son significativamente superiores a los de otros países de Europa.

El precio del material móvil nuevo depende de las especificaciones solicitadas por los clientes. TALGO aplica un margen bruto estándar con los usos del mercado para determinar el precio de los trenes.

En cuanto a los contratos de mantenimiento, el precio es fijo y depende de las “tarifas pactadas contractualmente” por “kilómetros equivalentes” que cada coche o locomotora recorre (por un ajuste anual del [...]%) de la tasa de inflación). TALGO cobra una tarifa fija por cada modificación de trenes. En cuanto a los gastos de reacondicionamiento, estos también están tipificados.

¹⁵ Su origen se encuentra entre otros en la Directiva del Consejo 91/440/CEE que requería a los Estados Miembros separar la prestación de servicios de transporte ferroviario de la gestión de la infraestructura ferroviaria y que fue el origen de la liberalización y la apertura a la libre competencia en este sector.

En lo relativo al precio de sus equipos de mantenimiento, varía según las necesidades específicas del comprador y su parque móvil.

Los productos ferroviarios se fabrican bajo encargo y se distribuyen directamente del fabricante al cliente, sin que existan redes de distribución.

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

No existen barreras especiales de carácter arancelario o administrativo. La tendencia en este sentido apunta a una europeización de los estándares en cuanto a requisitos de calidad y seguridad. Tampoco existen restricciones significativas respecto a los factores de producción, tales como materias primas, productos intermedios o personal cualificado a la hora de acceder al mercado español. De hecho, todos los competidores de TALGO excepto CAF son sociedades extranjeras.

La notificante indica que en los últimos años el único operador que ha accedido al mercado español ha sido DANOBAT, en el mercado de los equipos de mantenimiento.

En todo caso, las actividades de I+D y la disponibilidad de patentes juega un papel significativo en los mercados considerados. Los productos de TALGO contienen alta tecnología y la compañía ha contribuido a numerosas innovaciones. Históricamente, TALGO ha invertido una media de [...] % de sus ventas en I+D.

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación consiste en la toma de control exclusivo de PATENTES TALGO S.A. ("TALGO") por LEHMAN BROTHERS MERCHANT BANKING PARTNERS III L.P. ("LBMB").

El Grupo TALGO opera en la fabricación de material ferroviario móvil o rodante. En particular, fabrica trenes de largo recorrido, trenes de alta velocidad, presta servicios de mantenimiento a material rodante y fabrica equipos de mantenimiento del mismo.

Por su parte, ni la adquirente, LBMB, ni ninguna otra sociedad dependiente de los fondos de capital riesgo pertenecientes al Banco de Inversiones LEHMAN BROTHERS tiene participación o presencia de control alguno, directa o indirectamente, en el mismo sector que la adquirida.

De esta forma, LBMB se limita a asumir la posición de TALGO en los mercados de trenes de largo recorrido -TALGO 250- ([40-50]%), trenes de alta velocidad -TALGO 350 de TALGO/BOMBARDIER- ([40-50]%), servicios de mantenimiento ([35-35]%) y equipos de mantenimiento especializado ([85-95]%). En consecuencia, si bien se trata de cuotas importantes, no se modifica la estructura competitiva de los mercados considerados dada la ausencia de adición de cuotas.

Se trata de mercados en los que las principales barreras a la entrada vienen dadas por la tecnología.

Además, la demanda, en una situación próxima al monopsonio, dispone de un fuerte poder compensatorio. Los contratos, por otra parte, se adjudican

mediante procedimientos competitivos. En todo caso, la Ley 39/2003 de 17 de noviembre del SECTOR FERROVIARIO presenta una apertura progresiva de los mercados ferroviarios.

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

VII. 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.