MINISTERIO
DE ECONOMÍA
Y HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE ECONOMÍA

DIRECCIÓN GENERAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-06002 AXA IMPEE / AIXAM-MEGA

Con fecha 5 de enero de 2006, ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa al proyecto de operación de concentración económica consistente en la toma de control exclusivo de AIXAM-MEGA, S.A. por parte de AXA INVESTMENT MANAGERS PRIVATE EQUITY EUROPE, S.A. ("AXA IMPEE").

La notificación ha sido realizada por la sociedad adquirente, según lo establecido en el articulo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia por superar el umbral establecido en el articulo 14.1 a) de la mencionada norma. 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, el notificante solicita que, en el caso de que el Ministro de Economía y Hacienda 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 limite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **6 de febrero de 2006**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la adquisición por la sociedad inversora francesa AXA IMPEE del control exclusivo de AIXAM-MEGA, S.A. cabecera del grupo francés AIXAM-MEGA, a través de diversos fondos de inversión.

La operación se materializará mediante la adquisición del 100% del capital social de AIXAM-MEGA, S.A. por una empresa en participación de nueva creación, en cuyo capital se encontraran presentes las siguientes entidades:

- los fondos AXA LBO FUND III A y B, gestionados por AXA IMPEE […][1].
- […]

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

Pº de la Castellana, 162, Planta 22ª
28071 MADRID
TEL.: 91 583 0056
FAX: 91 583 5570

- […]
- […]

En el marco del contrato de compraventa, las anteriores entidades han suscrito un Protocolo de Inversión en el que se fijan los términos y condiciones en los que se gestionará la empresa en participación. En la práctica, dichos acuerdos determinan un control exclusivo de los fondos AXA LBO FUND III A y B sobre la empresa en participación y, en último término, sobre el grupo AIXAM-MEGA.

En España, la operación supondrá la adquisición del control exclusivo de AIXAM-MEGA IBERICA, S.L., compañía activa en la distribución y comercialización en el mercado español de los cuadriciclos fabricados por su matriz en Francia.

El contrato de compraventa de acciones firmado entre las partes el 23 de diciembre de 2005 contiene como condición suspensiva para el perfeccionamiento de la operación la obtención de la correspondiente autorización por parte de las autoridades de competencia de […] y España.

II. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989, DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

De acuerdo con el notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas (DOUE L-24/1, de 29.1.2004), por lo que carece de dimensión comunitaria.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1 a) de la misma.

III. EMPRESAS PARTÍCIPES

III.1. AXA INVESTMENT MANAGERS PRIVATE EQUITY EUROPE, S.A. (AXA IMPEE)

AXA IMPEE es una sociedad domiciliada en Francia que actúa como gestora de diversos fondos de inversión, a través de los cuales realiza inversiones en diversas compañías. Actualmente AXA IMPEE tiene participaciones de control en […] sociedades que se encuentran activas en sectores muy diversos[2], aunque ninguno de ellos relacionado con el mercado en el que se encuentra presente el grupo adquirido, AIXAM-MEGA.

El […] del capital de AXA IMPEE se encuentra indirectamente en manos de la sociedad AXA INVESTMENT MANAGERS, cuyo principal accionista es la sociedad AXA, S.A., que detenta el […] de su capital social.

AXA IMPEE, dada su naturaleza de sociedad gestora de fondos sujeta a la regulación de la Comisión de Operaciones de Bolsa de Francia, actúa con independencia de su matriz en relación con las decisiones relativas a las participaciones de los fondos de inversión que gestiona.

[2] […] .

A continuación se recoge la facturación de AXA IMPEE en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001:

VOLUMEN DE VENTAS DE AXA IMPEE* (Millones euros)			
	2002	**2003**	**2004**
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación
**Incluye los volúmenes de ventas de las sociedades controladas por los fondos AXA PRIVATE EQUITY FUND II (APEF II) y AXA LBO FUND III.*

III.2. AIXAM-MEGA, S.A.

AIXAM-MEGA, S.A. es una sociedad domiciliada en Francia y cuyo capital social se encuentra en un […] en manos de FINAIXAM, sociedad controlada por FINANCIERE NORBERT DENTRESSANGLE, S.A.

AIXAM-MEGA, S.A es la matriz del grupo de igual denominación que se encuentra activo en la fabricación y comercialización de cuadriciclos, tanto de pasajeros (bajo la marca *"Aixam")* como comerciales (marca *"Mega*")[3].

En España, el grupo AIXAM-MEGA se encuentra presente a través de su filial AIXAM-MEGA IBÉRICA, S.L., que comercializa en el mercado español los cuadriciclos fabricados por su matriz en las localidades francesas de Aix-les Bains (Saboya) y Chanas (Isere). Su actividad incluye tanto la importación de los vehículos como la organización y gestión de la red de distribución del grupo en España.

El volumen de negocio del grupo AIXAM-MEGA en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art.3 del R.D. 1443/2001, es el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DEL GRUPO AIXAM-MEGA (Millones euros)			
	2002	**2003**	**2004**
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

[3] Esta línea de productos incluye una versión pick up y una gama multitrack dotada para todos los posibles usos: furgoneta, camión, vehículo de descarga, etc. AIXAM MEGA comercializa estos vehículos comerciales desde 2002, aunque de forma mucho más limitada que los de pasajeros ([…]).

IV. MERCADO RELEVANTE

IV.1. Mercado de producto

El ámbito económico en el que se enmarca la operación notificada es el de la fabricación y comercialización de cuadriciclos, en el que se encuentra presente el grupo adquirido.

Los cuadriciclos son vehículos compactos de cuatro ruedas, de pequeñas dimensiones (normalmente de dos asientos) y que disponen de limitada potencia y peso y de una velocidad que no supera los 45Kms/h. Se trata, por tanto, de vehículos dotados de la mayoría de las características de los automóviles ordinarios, pero que ofrecen unas prestaciones limitadas.

Estos vehículos se destinan principalmente a uso particular y son de carácter ligero. También existe una versión comercial dedicada al transporte de bienes y materiales, aunque se vende de forma mucho más reducida[4].

Por sus especiales características (pequeño peso y limitada velocidad y potencia máxima), los cuadriciclos se encuentran sometidos a un régimen regulatorio especial tanto en aspectos técnicos como de conducción, que les distingue de otro tipo de vehículos de cuatro ruedas. En ambos aspectos los cuadriciclos tienen la consideración de ciclomotores.

Desde un punto de vista técnico, los cuadriciclos se incluyen en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24 del Parlamento europeo y del Consejo, de 18 de marzo, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas. En este sentido, el artículo 1.3 de la Directiva establece que las disposiciones contenidas en su seno se aplicarán a los cuadriciclos o vehículos a motor de cuatro ruedas que reúnan determinadas características, que variaran para los denominados cuadriciclos ligeros[5] y el resto de cuadriciclos (pesados)[6].

Los cuadriciclos ligeros deberán cumplir, según la Directiva 2002/24, los estándares técnicos aplicables a los ciclomotores de tres ruedas, mientras que los cuadriciclos pesados tendrán la consideración de vehículos de tres ruedas y, por tanto, cumplirán los requisitos técnicos aplicables a dichos vehículos.

Junto a la reglamentación técnica, el tratamiento preferencial exigido para la conducción de los cuadriciclos es otro de los elementos sustanciales que distingue estos vehículos del resto de vehículos de cuatro ruedas.

Aunque no existe una armonización europea al respecto, la mayoría de las legislaciones nacionales o bien no exigen un permiso para su conducción o el permiso requerido es más fácil de

[4] Según el notificante, las ventas de cuadriciclos ligeros en Europa representan el […] del total de los cuadriciclos vendidos.

[5] Vehículos cuyo masa en vacío sea igual o inferior a 350Kg (sin incluir la masa de las baterías para los vehículos eléctricos), su velocidad máxima igual o inferior a 45Km/h y su cilindrada sea igual o inferior a 50 m^3, para los motores de encendido por chispa, o igual o inferior a 4 KW, para los demás motores de combustión interna, o igual o inferior a 4 KW, para los motores eléctricos.

[6] Vehículos cuyo masa en vacío sea igual o inferior a 400Kg o 550Kg para los vehículos destinados al transporte de mercancías (sin incluir la masa de las baterías para los vehículos eléctricos), y con un motor cuya potencia máxima sea igual o inferior a 15Km/h..

obtener que el exigido para coches y camiones. En España, no se exige permiso de conducir sino una licencia para la conducción de ciclomotores emitida por la Policía local[7].

No obstante las similitudes existentes entre cuadriciclos y ciclomotores, existe diferencias en estabilidad, posición del conductor (más protegido por el armazón de la carrocería), precios y por el tipo de cliente final demandante de estos vehículos.

Por todo lo anterior, se podría considerar que los cuadriciclos conforman un mercado de producto diferenciado tanto del resto de vehículos de cuatro ruedas como de los ciclomotores. Adicionalmente se podría distinguir entre los cuadriciclos para pasajeros (ligeros) y los comerciales (pesados), en base a las diferentes características que presentan.

El notificante no considera apropiada dicha segmentación dada la gran sustituibilidad existente desde el lado de la oferta entre ambos tipos de cuadriciclos. En este sentido, indica que las líneas de producción comparten las mismas características y requieren un know-how homogéneo, por lo que los fabricantes de estos vehículos, en el caso de no producir ambos tipos de cuadriciclos, se encontrarían en disposición de hacerlo sin incurrir en costes significativos, si así lo decidieran.

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

En consecuencia, el Servicio considerará a los efectos del análisis de esta operación el mercado de los cuadriciclos, al igual que lo hizo en el expediente N-238 FMC/GRUPO AIXAM, en línea con lo que propone el notificante.

IV.2 Mercado geográfico

El notificante considera que el mercado de los cuadriciclos tiene carácter nacional, opinión compartida por el Servicio.

A pesar del procedimiento comunitario de homologación para este tipo de vehículos establecido por diversas Directivas comunitarias, existen todavía diferencias sustanciales entre los diferentes estados miembros con respecto a precios, impuestos y sistemas de distribución de estos vehículos. En base a ello, se considera que el mercado de los cuadriciclos continúa siendo de ámbito nacional, como otros del sector de los vehículos de motor.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1. Características y evolución

El mercado de los cuadriciclos es un mercado relativamente nuevo en España, no así en Francia, donde este tipo de vehículo sin permiso se viene utilizando con gran éxito desde principios de los años ochenta.

Según datos de la Asociación Europea de Fabricantes e Importadores de Cuadriciclos (AFQUAD) aportados por el notificante, el número de cuadriciclos en circulación en Europa

[7] La licencia de conducción de ciclomotores esta sujeta a las siguientes condiciones: edad mínima 14 años (16 para poder circular con un pasajero), disponer de las aptitudes psicofísicas necesarias para la conducción de este tipo de vehículo y no tener prohibido conducir vehículos a motor por decisión judicial. Este permiso, según el notificante, puede obtenerse con 8 horas de curso en una autoescuela o por la realización de un examen teórico.

actualmente asciende a […] unidades, repartidos principalmente entre Francia ([…]), Italia ([…]) y España ([…]).

En el mercado europeo se vendieron […] unidades nuevas en el ejercicio 2004, lo que representó una reducción del […] respecto al año anterior, en que el número de cuadriciclos comercializados ascendió a […] unidades. En valor, el tamaño del mercado ascendió a […] de euros aproximadamente, según información aportada por el notificante.

En España, el número de cuadriciclos vendidos anualmente no ha dejado de crecer desde 1997, año en el que produjeron las primeras ventas, alcanzando en 2004, […] unidades comercializadas. De esta forma, España se ha convertido en el tercer mercado europeo de cuadriciclos, por detrás de Francia e Italia.

V.2. Estructura de la oferta

La oferta del mercado español de cuadriciclos está constituida por un buen número de operadores que, en su mayoría, pertenecen a grupos con presencia internacional. Entre ellos destacan los fabricantes franceses MICROCAR, LIGIER, JDM y CHATENET, además del grupo adquirido AIXAM-MEGA, que disponen de una gran capacidad de producción y de importantes redes de distribución de sus vehículos.

El cuadro siguiente muestra la estructura del mercado español de cuadriciclos en los tres últimos ejercicios, según los datos aportados por el notificante:

MERCADO ESPAÑOL DE CUADRICICLOS			
	2002	**2003**	**2004**
AIXAM	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]
MICROCAR	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]
LIGIER	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
CHATENET	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]
GRECAV	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
JDM	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
Otros	[10-20%]	[10-20%]	[0-10%]

Fuente: Notificación

V.3. Estructura de la demanda

La demanda directa de los fabricantes de cuadriciclos esta constituida por los concesionarios de este tipo de vehículos, que posteriormente los revenden a los usuarios finales.

Según el notificante, los principales clientes finales de los cuadriciclos son personas de edad avanzada y residentes en zonas rurales, que absorben más de […] de los cuadriciclos vendidos.

No obstante, en los últimos años se observa una tendencia a progresar las ventas dirigidas a una clientela más joven, especialmente en algunos países como Italia, y urbana. Esta tendencia se explicaría por la posibilidad de acceder a un medio de transporte individual, de bajo consumo en desplazamientos cortos y para cuya conducción no se requieren permisos muy exigentes.

V.4 Estructura de la distribución

Según el notificante, la actividad de distribución del grupo AIXAM-MEGA en los diferentes mercados nacionales se realiza a través de una red de distribuidores locales independientes.

Por lo general, el grupo AIXAM-MEGA dispone de una filial local en cada uno de sus mercados significativos[8], que se encarga de la importación de los vehículos producidos por el grupo en Francia, así como de la gestión y organización de la red local de distribuidores. […].

La red de distribución de AIXAM-MEGA en España esta actualmente compuesta por […], de los que aproximadamente […] disponen de varios puntos de venta, lo que garantiza una buena cobertura nacional.

Estos distribuidores son empresas independientes que han firmado un contrato de distribución […].

V.5. Fijación de precios y otras condiciones comerciales

Los operadores del mercado de los cuadriciclos compiten principalmente en precios y en calidad técnica de los vehículos. También resulta importante el contar con un sistema de distribución y de servicio posventa bien organizado, competitivo y eficiente.

V.6.- Competencia potencial - Barreras a la entrada

De acuerdo con el notificante, el mercado de los cuadriciclos no parece presentar significativas barreras de entrada al mercado. No existen limitaciones de acceso al mercado derivadas de la disponibilidad de factores de producción, tales como materias primas, bienes intermedios y personal cualificado.

Según el notificante, tampoco existen limitaciones especiales en cuanto a la creación de una red de distribución.

En cuanto a las actividades de I+D, el notificante indica que si bien no resultan relevantes para la producción de nuevos modelos, si pueden suponer mejoras en aspectos tales como la reducción de los plazos y los costes de producción de las nuevas series, así como en el nivel de acabado del producto final ofertado a los clientes.

En este sentido, el notificante indica que el grupo AIXAM-MEGA realiza inversiones en determinados aspectos vinculados a […]. En cuanto a la cantidad que AIXAM-MEGA destina a las actividades de I+D, supone aproximadamente el […] de su facturación, según el notificante.

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la toma de control exclusivo del grupo francés AIXAM-MEGA, S.A. por parte de fondos de inversión gestionados por AXA INVESTMENT MANAGERS PRIVATE EQUITY EUROPE, S.A. (“AXA IMPEE”).

La operación supondrá la entrada del grupo adquirente en el mercado español de los cuadriciclos mediante la adquisición del actual líder, AIXAM-MEGA, con una cuota del [30-40%] del mercado.

Dado que la adquirente, ni ninguna de las compañías en que participa, no opera en el mercado de la adquirida ni en otros verticalmente relacionados, la operación no parece

[8] El grupo dispone actualmente de […] filiales fuera de Francia, entre ellas la sociedad española AIXAM MEGA IBÉRICA S.L.

susceptible de propiciar cambios en la estructura competitiva del mercado español de cuadriciclos que supongan una amenaza ala competencia efectiva. La operación supone, simplemente, un cambio en la titularidad de la adquirida sin adición alguna de cuotas.

Así la adquirente asume la condición de líder de AIXAM-MEGA en el mercado español de cuadriciclos con una cuota del [30-40%], seguida de los fabricantes también franceses MICROCAR y LIGIER, que detentan cuotas del [20-30%] y el [10-20%] respectivamente.

Junto a esta competencia efectiva es preciso considerar la potencial que suponen los fabricantes tradicionales de vehículos a motor, que podrían dedicar los recursos necesarios para el desarrollo de cuadriciclos y fácilmente introducirse en este mercado, si así lo decidiesen.

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

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.