

## **INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCION**

### **EXPEDIENTE C/0823/16 CAT/SINTAX**

---

#### **I. ANTECEDENTES**

- (1) Con fecha 23 de diciembre de 2016 tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (“CNMC”) notificación de la concentración consistente en la adquisición del control exclusivo de SINTAX LOGÍSTICA, S.A. (“SINTAX”) por parte de COMPAGNIE D’AFFRETEMENT ET DE TRANSPORT, S.A.S (“CAT”).
- (2) La notificación ha sido realizada por la empresa adquirente, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (“LDC”), por superar el umbral establecido en la letra a) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia (“RDC”), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) El artículo 38.2 de la LDC establece: *“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”.*
- (4) La fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el **23 de enero de 2017** inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

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

- (5) La operación de concentración consiste en la adquisición del control exclusivo de SINTAX LOGÍSTICA, S.A. (“SINTAX”) por parte de COMPAGNIE D’AFFRETEMENT ET DE TRANSPORT, S.A.S (“CAT”).
- (6) La operación se instrumenta mediante un contrato de compraventa de la totalidad de las acciones de la adquirida, suscrito el 10 de noviembre de 2016 entre, por una parte, CAT como adquirente y, por otra, ACS SERVICIOS Y CONCESIONES, S.L. (“ACS”) como vendedor.
- (7) Como resultado de la operación propuesta, CAT pasará a ser el accionista único de la sociedad anónima española SINTAX.

#### **III. RESTRICCIONES ACCESORIAS**

- (8) La operación de concentración que ha dado lugar al expediente de referencia se articula mediante un Contrato de Compra de Acciones en el que figuran cláusulas de no competencia y no captación.

- (9) La cláusula 11.1 del Contrato de Compraventa recoge una prohibición de no competencia y no captación, que afecta al vendedor (ACS) durante un período de [ $\leq 2$  años]<sup>1</sup> a partir de la fecha de formalización del Contrato, y dentro de España, Francia, Portugal, Bélgica, Marruecos o Alemania.
- (10) El artículo 10.3 de la LDC establece que *“en su caso, en la valoración de una concentración económica podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”*.
- (11) Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios existentes en la materia y lo establecido en la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), esta Dirección de Competencia en atención al ámbito temporal, y material descritos, considera que las cláusulas de no competencia y no captación, en lo que afecta a España, pueden considerarse directamente vinculadas a la realización de la concentración y necesarias a tal fin.

#### **IV. APLICABILIDAD DE LA LDC**

- (12) La operación no es de dimensión comunitaria, ya que no alcanza los umbrales establecidos en los apartados 2 y 3 del artículo 1 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas.
- (13) La operación notificada cumple los requisitos previstos por la LDC, al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1.a) de la misma, tal y como se justificará en los siguientes apartados.

#### **V. EMPRESAS PARTÍCIPES**

##### **V.1. COMPAGNIE D’AFFRETEMENT ET DE TRANSPORT, S.A.S (“CAT”)**

- (14) CAT es una sociedad francesa, parte de un grupo empresarial controlado, directa o indirectamente, por Global Automotive Logistics S.A.S., que está a su vez controlado, en última instancia, por una persona física.
- (15) CAT está presente en España a través de su filial CAT España Fletamentos y Transportes, S.A. (“CAT España”), que a su vez posee el 100% de varias empresas españolas.
- (16) CAT presta servicios en numerosos países europeos y en otros países como Marruecos en el sector del transporte y la logística de mercancías, organizando y transportando diversos tipos de mercancías, como vehículos finalizados, nuevos y usados, así como vehículos de tipo industrial y agrícola, piezas de recambio, componentes y accesorios de vehículos y otras mercancías.

---

<sup>1</sup> Se insertan entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

- (17) Estos servicios de transporte se realizan principalmente por vía terrestre mediante la flota propia de CAT y sus transportistas subcontratados y cubren la totalidad de la cadena de suministro, desde la recepción de un pedido hasta su entrega final.
- (18) Las actividades de CAT se complementan con la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril y por vía marítima en transportes internacionales.
- (19) Realiza, asimismo, asociados al transporte de mercancías, una serie de servicios de tipo logístico y técnico, entre los que destaca el almacenaje, la reparación, la preparación y la puesta a punto de las mercancías.
- (20) Según la notificante, el volumen de negocios de Global Automotive Logistics S.A.S. en 2015, de acuerdo con el artículo 5 del RDC es el siguiente.

VOLUMEN DE NEGOCIOS GRUPO ADQUIRENTE (millones de euros) 2015		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
< 2.500	> 250	> 60

Fuente: Notificación

## V.2. SINTAX LOGÍSTICA, S.A. (“SINTAX”)

- (21) SINTAX es una empresa española participada al 99% por la empresa ACS Servicios y Concesiones, S.L. (ACS) y al 1% por la empresa Iridium Concesiones de Infraestructuras, S.A, ambas pertenecientes al grupo ACS Actividades de Construcción y Servicios, S.A.<sup>2</sup>.
- (22) SINTAX presta servicios de transporte y logística de mercancías en España, en varios países europeos (Francia, Portugal, Bélgica y Alemania) y en Marruecos, transportando vehículos finalizados tanto nuevos como usados, así como vehículos de tipo industrial y agrícola. Además, presta servicios complementarios de tipo logístico y técnico, como el almacenaje, la reparación, la preparación y la puesta a punto de las mercancías, así como servicios de subcontratación para empresas de alquiler de coches.
- (23) Los servicios de transporte de mercancías prestados por SINTAX se realizan principalmente por carretera mediante su flota propia y transportistas subcontratados e incluyen la totalidad de la cadena de suministro, desde la recepción de un pedido hasta su entrega final.
- (24) SINTAX presta también de forma limitada servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, aunque no dispone de vagones en propiedad.
- (25) Según la notificante, el volumen de negocios de SINTAX en el año 2015, de acuerdo con el artículo 5 RDC es el siguiente.

<sup>2</sup> La operación por la que el grupo ACS adquirió el control exclusivo sobre SINTAX fue autorizada por el antiguo Servicio de Defensa de la Competencia (SDC) en el asunto N-278 Incentive Servicios Logísticos, S.A./ Sintax Logística, S.A.

VOLUMEN DE NEGOCIOS EMPRESA ADQUIRIDA (millones de euros) 2015		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
< 2.500	< 250	< 60

Fuente: Notificación

## VI. **MERCADOS RELEVANTES**

### VI.1. **MERCADO DE PRODUCTO**

- (26) El principal sector económico afectado por esta operación de concentración es el del transporte por carretera y, dentro de éste, el transporte de vehículos y las actividades logísticas relacionadas (Código NACE H.49.41).
- (27) Estos mercados fueron analizados por el extinto Servicio de Defensa de la Competencia (SDC) en el expediente N-278 Incentive Servicios Logísticos, S.A. / Sintax Logística, S.A.

#### VI.1.1. Transporte de vehículos por carretera

- (28) En el precedente mencionado, el extinto SDC identificó, dentro del transporte por carretera, diferentes segmentos en función de la modalidad del servicio (servicio urgente/no urgente), el tipo de carga (completa/fraccionada), el ámbito geográfico de actuación (nacional/internacional), o el medio de transporte, sin que existiera en ese momento precedente alguno en el que se analizara de forma específica el transporte de vehículos por carretera.
- (29) Así, se concluyó que el mercado relevante para el análisis sería el de transporte terrestre de mercancías, si bien el extinto SDC tomó también en consideración mercados más estrechos como el del transporte terrestre de mercancías de carga completa, el del transporte por carretera y ferrocarril, o el del transporte de vehículos y las actividades logísticas anexas.
- (30) De acuerdo con la notificante, el único posible mercado de producto afectado por esta operación de concentración sería el mercado del transporte terrestre por carretera de mercancías de carga completa (que incluiría tanto el transporte de vehículos como el transporte de componentes y accesorios para los mismos).
- (31) No obstante, esta Dirección de Competencia estima que el mercado de producto afectado por esta operación de concentración sería el segmento de mercado más estrecho del transporte de vehículos por carretera, teniendo en cuenta la especificidad de este tipo de transporte.

#### VI.1.2. Actividades de tipo logístico y técnico

- (32) En el expediente antes mencionado<sup>3</sup>, debido a la escasa presencia de las partes en la prestación de este tipo de servicios, no se consideró necesario definir un mercado independiente para los mismos.
- (33) En la presente operación, la notificante declara que, pese a las dudas de las partes acerca de la existencia de un mercado relevante para estas actividades, ya que según afirman, no suelen contratarse por los clientes de

<sup>3</sup> N-278 Incentive Servicios Logísticos, S.A. / Sintax Logística, S.A.

forma independiente a los servicios de transporte, existiría un mercado para este tipo de servicios, que podrían ser prestados por las propias campas.

### VI.1.3. Servicios de subcontratación

- (34) Este tipo de servicios es únicamente prestado por SINTAX, que se encarga del transporte urgente de los coches de alquiler a las fábricas al terminar la temporada estival.
- (35) La notificante señala que no sería necesario definir el mercado en este caso, dada la reducida cuota de mercado de SINTAX<sup>4</sup> y la falta de solapamiento entre las partes, ya que CAT no realiza la prestación de este servicio.

## **VI.2. MERCADOS GEOGRÁFICOS**

- (36) En el precedente citado con anterioridad<sup>5</sup>, y según la Comisión Europea, se consideró que tradicionalmente todos los mercados dentro del sector de transporte de mercancías son fundamentalmente nacionales debido principalmente a la naturaleza nacional de la recogida y la entrega y a los diferentes niveles de precio, especialmente en mano de obra y combustible, reconociendo, no obstante, que se está produciendo una tendencia hacia la internacionalización de este tipo de actividades.
- (37) Por su parte, la notificante indica que, debido a la creciente internacionalización existente en este sector, no pueden seguir considerándose los mercados como exclusivamente locales, ya que en lo que respecta a las actividades de transporte de vehículos un gran porcentaje de los servicios que se ofrecen en España son servicios internacionales de exportación o importación.
- (38) Esta Dirección de Competencia considera que, dadas las características de la operación, no es preciso cerrar la definición del mercado geográfico.

## **VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS**

### **VII.1. ESTRUCTURA DE LA OFERTA**

#### VII.1.1. Transporte de vehículos por carretera

- (39) A continuación se indican las cuotas de mercado de las partes y de sus competidores en este mercado.

Servicio nacional de transporte terrestre de vehículos en España (2015)		
Empresa	Vehículos transportados	Cuota (%)
<b>SINTAX</b>	[...]	<b>[20-30%]</b>
GEFCO	[...]	[20-30%]
BERGÉ	[...]	[10-20%]

<sup>4</sup> Según el notificante, su cuota sería del [0-10%].

<sup>5</sup> N-278 *Incentive Servicios Logísticos, S.A. / Sintax Logística, S.A.*

Servicio nacional de transporte terrestre de vehículos en España (2015)		
Empresa	Vehículos transportados	Cuota (%)
<b>CAT<sup>6</sup></b>	[...]	<b>[10-20%]</b>
TRADISA	[...]	[0-10%]
TRANSFESA - CAPSA	[...]	[0-10%]
PECOVASA	[...]	[0-10%]
SESE	[...]	[0-10%]
OTROS	[...]	[0-10%]
MERCADO TOTAL	[...]	100,00%

- (40) En lo relativo al segmento de servicios internacionales de transporte terrestre de vehículos, la notificante indica que no dispone de información detallada. No obstante, facilita la cuota conjunta de las partes después de la operación, que ascendería a un [10-20%], de acuerdo con el Informe Anual 2015 de ANFAC<sup>7</sup> en el cual se cifran las exportaciones españolas, obteniéndose la cuota conjunta de las empresas como cociente entre los vehículos que ellas transportan y el total de las exportaciones españolas.

#### VII.1.2. Servicios logísticos

- (41) Según el notificante, los servicios logísticos no suelen contratarse por los clientes finales de forma independiente a los servicios de transporte.
- (42) A continuación se indican las cuotas de mercado de las partes y de sus competidores en este mercado. Se incluyen las cuotas a nivel global, así como desglosadas entre campas interiores y las vinculadas a zonas portuarias.

Superficie de los centros logísticos (campas) de España (2015)		
Empresa	Capacidad (m <sup>2</sup> )	Cuota
Bergé	[...]	[10-20%]
Setram	[...]	[10-20%]
Grimaldi (VTE)	[...]	[10-20%]
Port Barcelona	[...]	[10-20%]
<b>CAT</b>	<b>[...]</b>	<b>[0-10%]</b>
Autoterminal	[...]	[0-10%]
Via Park	[...]	[0-10%]
Tradisa	[...]	[0-10%]
UECC	[...]	[0-10%]
Gefco	[...]	[0-10%]
Metratir	[...]	[0-10%]
<b>Sintax</b>	<b>[...]</b>	<b>[0-10%]</b>
Flota Suardiaz	[...]	[0-10%]

<sup>6</sup> De acuerdo con la notificante, incluye los servicios prestados por CAT Ibérica.

<sup>7</sup> Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

Superficie de los centros logísticos (campas) de España (2015)		
Empresa	Capacidad (m <sup>2</sup> )	Cuota
Stock Circuit	[...]	[0-10%]
Toyota	[...]	[0-10%]
Transfesa	[...]	[0-10%]
Trapiser	[...]	[0-10%]
<b>Total</b>	<b>[...]</b>	<b>100,00%</b>

Superficie de las campas interiores de España (2015)		
Empresa	Capacidad (m <sup>2</sup> )	Cuota
Bergé	[...]	[10-20%]
Setram	[...]	[10-20%]
<b>CAT</b>	<b>[...]</b>	<b>[10-20%]</b>
Via Park	[...]	[10-20%]
Tradisa	[...]	[10-20%]
Metratir	[...]	[0-10%]
Stock Circuit	[...]	[0-10%]
<b>Sintax</b>	<b>[...]</b>	<b>[0-10%]</b>
Gefco	[...]	[0-10%]
Toyota	[...]	[0-10%]
Transfesa	[...]	[0-10%]
Trapiser	[...]	[0-10%]
<b>Total</b>	<b>[...]</b>	<b>100,00%</b>

Superficie de las campas en zonas portuarias de España (2015)		
Empresa	Capacidad (m <sup>2</sup> )	Cuota
Grimaldi (VTE)	[...]	[20-30%]
Port Barcelona	[...]	[10-20%]
Bergé	[...]	[10-20%]
Autoterminal	[...]	[10-20%]
Setram	[...]	[0-10%]
UECC	[...]	[0-10%]
Flota Suardiaz	[...]	[0-10%]
Gefco	[...]	[0-10%]
<b>CAT</b>	<b>[...]</b>	<b>[0-10%]</b>
<b>Sintax</b>	<b>[...]</b>	<b>[0-10%]</b>
<b>Total</b>	<b>[...]</b>	<b>100,00%</b>

(43) A continuación se describirán las principales empresas competidoras de la notificante, prestando dichas empresas servicios tanto en el sector de transporte de vehículos finalizados por carretera, así como en el de servicios técnicos y de logística complementarios:

- GEFCO, multinacional francesa con una flota de [...]. GEFCO ha firmado un acuerdo exclusivo hasta el año 2021 con el Grupo PSA a nivel

mundial para transportar sus vehículos, incluyendo el transporte en España, en donde es el principal operador del segmento del transporte de vehículos por carretera.

- Bergé Automotive Logistics, S.L. (perteneciente al grupo Bergé y Cia.) titular de una flota de [...]. Esta empresa goza de importantes clientes en este segmento debido a su pertenencia al grupo Bergé que distribuye determinados vehículos en exclusiva en España.
- Tradisa, empresa española con una flota [...].
- Setram, empresa española con una flota [...].
- Grupo Sesé, empresa española de transporte de mercancías y que en los últimos años se ha especializado también en el transporte de vehículos por carretera, [...].

(44) Finalmente, existen otras empresas nacionales de menor entidad que, según la notificante, tienen la suficiente capacidad económica y técnica para poder competir en el mercado, como lo prueba el hecho de que todos ellos prestan servicios de transporte por carretera a importantes fabricantes de automóviles en España.

(45) Debe destacarse que además de los operadores indicados anteriormente, en España también prestan servicios de transporte de vehículos otros operadores internacionales que, debido a su tamaño y situación financiera y técnica, constituyen importantes competidores para los operadores españoles.

## **VII.2. PRODUCCIÓN, DEMANDA Y FIJACIÓN DE PRECIOS**

### VII.2.1. Transporte de vehículos por carretera

(46) A la hora de contratar los fabricantes de coches el transporte, éstos seleccionan a sus proveedores a través de licitaciones privadas, las cuales suelen convocarse con al menos entre seis meses y un año de antelación. Estas licitaciones están abiertas a la participación de cualquier operador sea cual sea su nacionalidad, el modo de transporte (por ejemplo se permite habitualmente que los operadores de ferrocarril participen en las licitaciones en dura competencia con los operadores de transporte terrestre) y su flota (no suelen existir obligaciones de flota mínima en propiedad sino de garantía de capacidad para hacer frente a los servicios por lo que se suele prever de forma expresa la posibilidad de subcontratar la flota). En general, las licitaciones se centran mucho más en requisitos relativos a la calidad de los servicios más que en otros requisitos cuantitativos.

(47) Para el cálculo de una oferta deben considerarse los siguientes factores: (i) los puramente técnicos, como la distancia entre los puntos a considerar (incluyendo las tasas y peajes que afectarán al tráfico) o el tipo de mercancía a transportar o la determinación del punto de origen de los camiones que se destinarán a dicho flujo, así como el punto en el que, una vez entregados los vehículos, podrán volver a recoger una carga; y (ii) repercusiones en el plano logístico del tráfico, posibilidades de combinación con los flujos existentes de la compañía de cara a posibilitar sinergias y análisis de la capacidad global.

Una vez analizados estos dos factores se determina el margen óptimo considerando la importancia e interés hacia el tráfico a ofertar y de acuerdo con los costes actuales.

- (48) El notificante considera que, por el alto grado de competencia del sector y la fuerte presión en precios de los clientes, no existen grandes diferencias en los precios entre ellos u otros operadores.

#### VII.2.2. Servicios logísticos

- (49) Tal y como se ha comentado, los servicios logísticos son prestados en campas. Según el notificante, no es absolutamente imprescindible que un operador tenga en propiedad una campa, ya que los clientes no suelen exigir que los proveedores tengan un número determinado o mínimo de campas, y en muchas ocasiones son los mismos clientes los que proporcionan acceso a las mismas.

### **VII. 3. BARRERAS A LA ENTRADA Y COMPETENCIA POTENCIAL**

- (50) La actividad de transporte requiere de una autorización administrativa, según lo previsto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Sin embargo, la obtención de esta autorización no constituye una barrera relevante. Por lo tanto, no es descartable la entrada de nuevos operadores activos en otros segmentos de transporte de mercancías o de otros países.
- (51) En el caso del transporte de vehículos por carretera, las empresas, además de la autorización citada, deben contar con una flota de porta-vehículos. No obstante, la notificante afirma que la gran mayoría de las empresas prestan servicios de forma competitiva sin necesidad de tener una flota en propiedad, ya que es muy habitual que los operadores subcontraten su flota en un porcentaje elevado a través de transportistas autónomos o asociados en cooperativas (cooperativas que pueden llegar a aglutinar hasta más de 50 porta-vehículos).
- (52) En lo que se refiere a la competencia potencial, el notificante cita el caso del Grupo Sesé. Hasta hace unos años, Grupo Sesé se dedicaba a otros segmentos de transporte de mercancías pero en aproximadamente en el año 2000 comenzó a prestar servicios de transporte de vehículos, siendo SEAT uno de sus principales clientes. A día de hoy tiene una cuota de aproximadamente [0-10%] del segmento.
- (53) Por otra parte, desde la aplicación de sanciones a Rusia por los problemas en Ucrania, según el notificante, se ha detectado una mayor presencia de empresas de transportes del centro de Europa prestando servicios en España.
- (54) En cuanto a la posibilidad de entrada de mercado a futuro, cabe destacar las posibilidades que se abrirán en la medida en que se liberaliza el transporte de mercancías por ferrocarril en España.

- (55) Por último, el notificante señala que existen otros muchos operadores europeos potenciales con la capacidad económica y técnica suficiente para poder prestar servicios de transporte de vehículos en España en cualquier momento. Así sucede con la empresa italiana Bertani, con una flota [...] y un volumen de negocios de [...] en 2015, que presta servicios en Italia, Alemania, Francia y el Benelux entre otros países, o con la empresa alemana Mosolf, con más de [...] en 2015 y con una flota [...] y presente en Alemania, Francia y Bélgica, entre otros países.

### **VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN**

- (56) La operación supone la adquisición del control exclusivo de SINTAX LOGÍSTICA, S.A. (“SINTAX”) por parte de COMPAGNIE D’AFFRETEMENT ET DE TRANSPORT, S.A.S (“CAT”).
- (57) Ambas empresas tienen actividad en los mercados de transporte de vehículos por carretera y en los servicios logísticos asociados a dicho transporte.
- (58) En el caso del mercado de transporte de vehículos por carretera, la cuota conjunta será del [30-40%], siendo la mayor del mercado, seguida por Gefco y Bergé, con cuotas de [20-30%] y [10-20%], respectivamente. Ambas empresas cuentan con una posición competitiva fuerte debido a su estructura empresarial.
- (59) Tal y como se ha expuesto a lo largo de este Informe, no existen barreras de entrada a esta actividad. Numerosas empresas nacionales e internacionales podrían entrar en el mercado incrementando la competencia ante posibles incrementos de precios.
- (60) Adicionalmente, se puede citar el caso del Grupo Sesé, en el cual en pocos años ha pasado de no tener actividad significativa en el mercado a ostentar una cuota significativa.
- (61) En lo que se refiere a los servicios logísticos, el incremento de cuota nunca supera el [0-10%], con independencia de la definición de mercado que se tenga en consideración. Por lo tanto, la operación no modificará sustancialmente el entorno competitivo existente anteriormente.
- (62) A la luz de las consideraciones anteriores, no es previsible que la operación notificada vaya a suponer un obstáculo a la competencia efectiva en el mercado analizado, por lo que es susceptible de ser **autorizada en primera fase sin compromisos**.

## **IX. 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.