



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-07052 BALEARIA/BUQUEBUS

Con fecha 23 de mayo de 2007, 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 BUQUE BUS ESPAÑA, S.A. por parte del grupo BALEARIA.

La notificación ha sido realizada por el grupo adquirente, 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) 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 límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **23 de junio 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 GESTIÓN NAVIERA, S.L., matriz del grupo BALEARIA del control exclusivo de BUQUE BUS ESPAÑA, S.A., mediante la compra del 100% de su capital.

El contrato de compraventa de acciones suscrito entre las partes el 7 de mayo de 2007 contiene como condición suspensiva para el perfeccionamiento de la operación la obtención de la correspondiente autorización por parte de las autoridades de competencia españolas.

II. ALEGACIONES DE TERCEROS.

Con fecha 5 de junio de 2007 Compañía Transmediterránea, S.A., empresa competidora de Balearia y Buquebus en la línea Algeciras-Ceuta, ha presentado las siguientes alegaciones ante este Servicio:

- Actualmente, sólo existen tres compañías (Buquebus, Balearia y Transmediterránea) que realizan servicios de transporte marítimo de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta.
- Balearia, comenzó a operar en octubre de 2006 y ha ido ganando cuota de mercado en la línea Algeciras-Ceuta en los últimos meses¹.
- La operación supondrá una reducción del número de operadores en la línea Algeciras-Ceuta, pasándose de tres a dos operadores, incrementándose, en consecuencia, la concentración en el mercado.
- La concentración debe analizarse a la luz de las resoluciones que la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento² ha venido adoptando en relación con los servicios de transporte marítimo en las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger.
- Trasmediterránea añade que ha recurrido todas las resoluciones de la Secretaría General, puesto que implican una coordinación entre navieras excesiva y desproporcionada para atender al tráfico de pasajeros originado en días muy puntuales³

III. RESTRICCIONES ACCESORIAS

III.1 Pacto de no competencia

El Contrato de Compraventa contempla en su cláusula 12.3.1 un pacto de no competencia en virtud del cual el vendedor se compromete [...] ⁴, durante un periodo de [superior a tres años] a partir de la ejecución de la operación.

¹ Así, Transmediterránea estima que Balearia ha alcanzado un porcentaje de 14% en pasajeros y 21% en vehículos en régimen de equipaje en un periodo de apenas 6 meses.

² Transmediterránea hace referencia expresa a las siguientes Resoluciones de la Secretaría General de Transportes:

- Resolución de 27 de junio de 2006, por la que la Secretaría General resolvió imponer a las empresas que realizan el transporte marítimo entre Algeciras y Tánger con buques convencionales la obligación específica de intercambiar sus billetes de transporte durante el periodo comprendido entre el 30 de junio y el 15 de septiembre de 2006.
- Resolución de 12 de julio de 2006, por la que la Secretaría General de Transportes extiende las obligaciones anteriores a las líneas que operan con buques de gran velocidad en la línea Algeciras-Tánger.
- Resolución de 27 de diciembre de 2006, por la que la Secretaría General impone a las compañías navieras que prestan servicios de transporte marítimo tanto en la línea Algeciras-Tánger, como en la línea Algeciras-Ceuta obligaciones similares de intercambio de billetes y acuerdos de coordinación de horario y establecimientos de mecanismos de coordinación y compensación desde el día 28 de diciembre de 2006, hasta el día 8 de enero de 2007.
- Resolución de 28 de febrero de 2007, por la que la Secretaría General de Transportes, obliga a las compañías que prestan servicios de transporte marítimo en las líneas Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta a intercambiar sus billetes y llegar a acuerdos sobre los horarios y sobre el establecimiento de mecanismos de coordinación y compensación para los días comprendidos entre el 28 de marzo y el 11 de abril de 2007.

Adicionalmente, menciona la intención de la mencionada Secretaría General de adoptar una nueva resolución para las líneas Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta en relación con la OPE que se desarrollará entre los días 15 de junio y 15 de septiembre de 2007.

³ Actualmente, las resoluciones de 27 de junio y de 12 de julio de 2006 están recurridas ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

⁴ Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

Adicionalmente, dicho contrato incluye en su cláusula 12.3.4 un pacto de no competencia que obliga a BALEARIA frente al vendedor [...], durante un periodo de [superior a tres años] a partir de la ejecución de la operación.

III.2 Pacto de no captación

El Contrato de Compraventa incluye en su cláusula 12.3.2 el compromiso del vendedor de no contratar a empleados [...], durante un periodo de [superior a tres años] a contar desde la ejecución de la operación.

Asimismo el contrato contiene una obligación impuesta al comprador de no contratar empleados del vendedor [...], durante un periodo de [superior a tres años] a partir de la ejecución de la operación.

III.3 Pacto de confidencialidad

El Contrato de Compraventa prevé adicionalmente una obligación de confidencialidad para el vendedor [...] por un periodo de [no superior a tres años].

III.4 Valoración

El apartado 5 del artículo 15 bis de la Ley 16/1989 establece que podrán entenderse comprendidas dentro de una operación determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización.

Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios, así como 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), se considera que en el presente caso el contenido y la duración del pacto de confidencialidad forma parte integrante de la operación.

Por el contrario, la duración y contenido de los pactos de no competencia y no captación van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada, no considerándose, por tanto, como parte integrante de la operación y quedando sujetas, en su caso, a la normativa relativa a los acuerdos entre empresas.

IV. 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.

V. EMPRESAS PARTÍCIPES

V.1. BALEARIA

BALEARIA es un grupo empresarial cuya matriz es GESTIÓN NAVIERA, S.L., una sociedad domiciliada en España, controlada por [...] que, a

través de la sociedad CONSIGNACIONES Y AMARRAS, S.A. posee el 57,5% de su capital social. El restante 42,5% se encuentra en manos del grupo MATUTES.

El grupo BALEARIA está principalmente activo en el sector del transporte marítimo de pasajeros, vehículos en régimen de pasaje y mercancías a través de líneas regulares en el área del Mediterráneo (tráfico entre la Península y Baleares e interinsular balear) así como en el área Sur-Estrecho (tráfico entre la Península Ibérica y el norte de África). En este último ámbito opera las líneas Algeciras-Tánger (desde junio de 2003) y Algeciras-Ceuta (desde octubre de 2006 y sólo en pasajeros).

Adicionalmente BALEARIA realiza actividades de transporte terrestre de mercancías por carretera a través de sus filiales [...].

El volumen de ventas del grupo BALEARIA en los tres últimos ejercicios económicos, conforme a lo establecido en el Art.3 del R.D. 1443/2001, fue el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DE BALEARIA (Millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

IV.2. BUQUE BUS ESPAÑA, S.A.

BUQUE BUS ESPAÑA, S.A. es una sociedad domiciliada en España, matriz del grupo BUQUEBUS y cuyo capital se encuentra en manos de la sociedad uruguaya LOS CIPRESES, S.A.⁵.

La actividad del grupo BUQUEBUS se centra en el transporte marítimo regular de pasajeros, vehículos y carga en la zona del Estrecho de Gibraltar. En la actualidad explota la línea Algeciras-Ceuta.

[...]

Asimismo BUQUEBUS dispone de una red de agencias de viaje, a través de la que comercializa pasajes, paquetes turísticos, billetes de autobús, vuelos, hoteles, etc. Esta actividad representa el [...] de la facturación total del grupo en 2006.

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

⁵ [...]

VOLUMEN DE VENTAS DE BUQUEBUS (Millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[>60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

VI. MERCADO RELEVANTE

VI.1. Mercado de producto

El sector económico implicado en la operación notificada está constituido por los servicios de transporte marítimo regular de pasajeros y carga, en el que se encuentran presentes BALEARIA y BUQUEBUS.

Adicionalmente, BUQUEBUS está activa en el sector de las agencias de viaje a través de diversas filiales y sociedades participadas, aunque de una forma limitada (inferior al [0-10%] del mercado de las agencias de viaje minoristas, según el notificante), por lo que este mercado no será objeto de un análisis posterior.

Siguiendo los precedentes analizados en el sector del transporte marítimo⁶, es preciso distinguir entre el tráfico *tramp* o irregular y el tráfico de línea regular, que es el que realizan las empresas implicadas en la operación. El tráfico *tramp* se caracteriza porque las condiciones son negociadas caso por caso, de acuerdo con los intereses del fletador, no existiendo ni rutas ni horarios previamente fijados. Por el contrario, el tráfico de línea regular se caracteriza por la regularidad del servicio, estando sus condiciones previamente establecidas.

Asimismo, en función de la demanda es preciso distinguir dos grandes categorías de servicios regulares de transporte marítimo: mercancías o carga y pasajeros, incluyendo los vehículos que viajan en régimen de equipaje.

En el mercado del **transporte marítimo regular de carga** se pueden distinguir adicionalmente dos categorías de transporte en función de la naturaleza de la carga a transportar, distinguiendo así entre:

1. El transporte de “*carga completa o graneles*”, que abarca mercancías homogéneas cuyo volumen es suficiente para llenar toda o gran parte de la capacidad disponible de un buque que, asimismo, se encuentra especialmente acondicionado para este tipo de mercancías.
2. El transporte de “*carga general o carga fraccionada*”, que comprende el transporte de mercancías de naturaleza heterogénea en cantidades pequeñas o medianas que por sí solas no podrían llenar toda la capacidad de un buque o una parte importante del mismo, en condiciones

⁶N-06028 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS, N-04006 BALEARIA/UMAFISA y N-281 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA.

económicamente rentables. Este tipo de transporte se realiza básicamente en líneas regulares y se presta en dos formas distintas:

- transporte de línea mediante contenedores, que se embarcan o desembarcan en el buque a través de medios de manipulación vertical como grúas (transporte tipo LO-LO, *lift-on lift off*),
- transporte de línea convencional, consistente en transportar las mercancías sin contenedor, apilándolas en la bodega del buque. Esta modalidad se denomina “carga rodada” puesto que la manipulación de la carga es horizontal, mediante camiones o plataformas. El transporte suele realizarse en buques tipo RO-RO (*roll-on roll-off*), RO-LO o RO-PAX (buques mixtos de carga y pasaje)

En los precedentes analizados en el sector del transporte marítimo indicados anteriormente el TDC ha indicado que el transporte a granel no es sustituible con otros tipos de transporte marítimo, no constituyendo una alternativa al transporte de carga general.

Dentro del mercado del transporte de “*carga general o carga fraccionada*”, único en el que están presentes las partes de la operación, cabe valorar si existe sustituibilidad entre el transporte de línea mediante contenedores y el transporte de línea convencional. Sobre esta cuestión la Comisión⁷ ha indicado que en algunas rutas sí existe una cierta intercambiabilidad entre las dos formas de transporte, especialmente en aquéllas en las que las deficiencias de los servicios portuarios y la penuria de las infraestructuras de transporte terrestre reducen considerablemente las ventajas competitivas del transporte en contenedor. Por el contrario, en rutas muy desarrolladas como la transatlántica, las dos formas de transporte no son intercambiables.

En lo que se refiere al ámbito español, el TDC, en su informe sobre el expediente de concentración económica C97/06 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS, consideró que para el caso del tráfico marítimo desarrollado en la fachada sur de la Península existía suficiente sustituibilidad entre el transporte de línea en contenedores y el transporte de línea convencional dado que la naturaleza actual de las infraestructuras y los servicios portuarios reducían considerablemente las ventajas económicas del transporte en contenedor frente al convencional. De esta forma concluyó que ambos servicios se encontraban incluidos en el mismo mercado de producto.

En cuanto al **transporte de pasajeros**, que incluye también el transporte de vehículos en régimen de equipaje, tanto el Servicio como el TDC han reconocido que, bajo determinadas circunstancias, el transporte aéreo compite con el marítimo, exclusivamente con relación al transporte de pasajeros. En este sentido, en el asunto BALEARIA/UMAFISA indicaron que solamente en el caso de que la duración del trayecto, la frecuencia en la prestación del servicio y el precio de los distintos medios de transporte sean equiparables, los

⁷ Decisión de la Comisión de 19 de octubre de 1994 en el asunto IV/34.446 TRANS ATLANTIC AGREEMENT.

usuarios de los servicios de transporte marítimo estarán dispuestos a utilizar otros medios de transporte alternativo, como el avión.

Por lo que se refiere a la zona Sur-Estrecho, el TDC, en su informe sobre el expediente de concentración económica C97/06 ya mencionado, indicó que no podía aceptarse la sustituibilidad entre el transporte marítimo y otros medios de transporte. En el caso del transporte por carretera y ferroviario, la ausencia de comunicación directa entre el Sur de España y el norte de África elimina dicha posibilidad.

En el caso del transporte aéreo, las propias características del consumidor magrebí⁸, demandante representativo del servicio en esta zona, impide considerar económicamente sustituibles las rutas aéreas con el transporte marítimo. Esta falta de sustituibilidad no se ve suficientemente contrarrestada, al menos actualmente, por la reciente creación de dos líneas aéreas de bajo coste marroquíes (Atlas Blue y Jet4you). En cuanto a otro grupo de consumidores representativos, formado por los residentes en la ciudad de Ceuta, la inexistencia de conexión aérea entre la Península y esa ciudad autónoma elimina dicha posibilidad.

A la vista de todo lo anterior, cabe considerar como mercados de producto relevantes el transporte marítimo regular de carga general o fraccionada, incluyendo tanto el transporte por contenedor como por carga rodada, y el transporte marítimo regular de pasajeros.

VI.2 Mercado geográfico

El área geográfica en la que operan tanto BALEARIA como BUQUEBUS es la zona Sur-Estrecho, que incluye el tráfico marítimo que une los puertos del sur de la Península Ibérica con el norte de África.

En los precedentes nacionales mencionados anteriormente se ha venido considerando que la competencia entre las empresas navieras no se produce en función de las líneas concretas de tráfico que conectan un puerto específico de origen y un puerto concreto de destino, sino a una escala más global en términos de rutas.

Entre los motivos esgrimidos para ello se encuentra la necesidad que habitualmente tiene la demanda de completar el trayecto marítimo con otros medios de transporte al no coincidir, por lo general, los puntos de origen y destino con las localidades adyacentes al puerto. Desde el lado de la oferta, la movilidad de la flota permite que sea relativamente fácil explotar diversas líneas dentro de una misma ruta en función de la demanda y su estacionalidad. Por ello, numerosas líneas podrían formar parte del mismo mercado geográfico.

Aún aceptando tal premisa, el TDC en su informe sobre el expediente de concentración económica C97/06 estableció que, en el caso del tráfico marítimo de la zona Sur-Estrecho, resultaba necesario complementar el estudio global de la ruta Península-Norte de África con un análisis separado de

⁸ Se trata principalmente de emigrantes norteafricanos (marroquíes y argelinas fundamentalmente) residentes en Europa que cada año regresan a sus países de origen en el periodo vacacional en familia, con vehículo y numeroso equipaje.

diversas líneas o conjuntos de líneas, dadas las especiales características que concurrían en algunas de las líneas marítimas implicadas⁹.

No obstante, la delimitación precisa de los mercados puede diferir en función de que se trate de servicios de transporte de pasaje o de carga, atendiendo a las diferentes características de la demanda.

VI.2.1. Mercado del transporte marítimo regular de mercancías

En el caso del transporte marítimo de mercancías, la demanda está principalmente constituida por profesionales que utilizan sistemas de transporte intermodal para enviar o recibir mercancías, ya que normalmente el punto de destino inicial y final del transporte no coincide con ninguna localidad adyacente al puerto, siendo necesario completar el trayecto con otro medio de transporte.

En este sentido, la ubicación exacta del puerto puede no ser determinante para escoger la línea de transporte, siendo asimismo considerados otros aspectos tales como la disponibilidad de bodega del buque, el precio negociado bilateralmente con la naviera, los horarios, la frecuencia de los trayectos, así como la existencia de conexiones adecuadas para enlazar el transporte marítimo con otros medios de transporte hasta alcanzar el destino final de la mercancía.

Por ello, la dimensión geográfica del mercado del transporte marítimo de mercancías podría ser más amplia que la del mercado del transporte de pasajeros al existir una mayor sustituibilidad entre los distintos puertos desde el punto de vista de la demanda¹⁰.

No obstante, en el caso del tráfico marítimo de la zona Sur-Estrecho, el TDC ha indicado que las deficientes infraestructuras de transporte y el distinto régimen aduanero para las mercancías con origen y destino final en Ceuta y Melilla, Marruecos o Argelia y, en especial, la situación fronteriza entre estos dos últimos países, supone que no todos los puertos situados en el norte de África son sustituibles para los demandantes de estos servicios en un grado suficiente para considerar que todas las líneas de transporte marítimo regular de carga general en esta ruta forman parte del mismo mercado geográfico.

En consecuencia, el TDC consideró adecuado delimitar como mercados geográficos separados las líneas con origen o destino en Marruecos y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, por un lado, y las líneas con origen y destino en Argelia, por otro¹¹.

Adicionalmente, aún no considerando que las líneas con origen o destino en Ceuta constituirían un mercado separado en transporte de carga, el TDC

⁹ El TDC ya se había manifestado en este sentido en diversas autorizaciones singulares y conductas prohibidas, entre otras, en el expediente 561/03 LINEAS MARÍTIMAS DEL ESTRECHO 2 y 25/91 CONFERENCIAS DEL ESTRECHO, en el que consideró como mercado relevante el transporte marítimo de cabotaje entre Ceuta y los puertos peninsulares.

¹⁰ Este hecho ha sido considerado por la Comisión en algunas decisiones sobre el sector, como es el caso del asunto IV/M 36.253 P&O STENA LINE.

¹¹ Las líneas con origen y destino Argelia y Melilla no fueron analizadas al no existir solapamiento entre las actividades de las partes en dicha operación.

analizó la estructura de la oferta de ese mercado por presentar diversas particularidades¹².

A la luz de las consideraciones anteriores y atendiendo a las actividades de las partes en la zona, este Servicio analizará la incidencia de la operación en el conjunto de las líneas que cubren el trayecto entre el Sur de la Península y el Norte de África¹³ y, especialmente, en las líneas entre el Sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla y las líneas con origen o destino en Ceuta.

VI.2.2. Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros

El transporte marítimo de pasajeros en la zona Sur-Estrecho presenta unas características especiales que lo diferencian del tráfico de pasajeros de otras zonas marítimas peninsulares.

La demanda de estos servicios está en gran parte constituida por emigrantes norteafricanos que tienen fijada su residencia en alguno de los países europeos y que regresan cada año a sus países de origen durante el periodo vacacional¹⁴. Junto a ellos existe otro grupo de consumidores homogéneo con características diferenciadas que son los residentes en Ceuta y Melilla, que cruzan con frecuencia y regularidad el Estrecho por diversos motivos.

El TDC en su informe sobre el expediente C97/06 constató que los pasajeros que utilizan los servicios marítimos en esta zona muestran características diferenciadas según las distintas líneas. Así, en las líneas con origen y destino en Marruecos o Argelia, el consumidor representativo es el emigrante norteafricano, con vehículo, de vacaciones en su país de origen. Se trata de una demanda profundamente estacional, centrada en los meses de verano.

En cuanto a las líneas con origen o destino en Ceuta o Melilla, transportan una cantidad equivalente de ciudadanos españoles y marroquíes, no registrando una estacionalidad tan importante dada la elevada proporción de residentes en dichas ciudades autónomas.

Del estudio realizado, el TDC concluye que para los residentes en Ceuta y Melilla, las líneas con origen y destino en esas ciudades no son sustituibles

¹² En concreto, que una parte muy significativa de los clientes de los servicios de transporte de mercancías de la notificante sólo contrataban servicios de transporte hacia los puertos de Ceuta y Melilla.

¹³ Según el notificante, las líneas Algeciras-Ceuta, Algeciras-Tánger, Almería-Melilla, Almería-Nador, Málaga-Melilla, Málaga-Ceuta, Cádiz-Casablanca, Tarifa-Tánger, Alicante-Oran y Almería-Ghazaouet.

¹⁴ El lugar de destino de dichas personas es muy variado y raramente coincide con la localidad adyacente al puerto de destino, teniendo que realizar un tramo de transporte en territorio norteafricano por lo que la ubicación exacta del puerto no es determinante, pudiendo elegir entre distintas rutas de paso atendiendo a muy diversos factores como el coste total del transporte, la duración del trayecto, la frecuencia de salidas y la idoneidad de los horarios de las diversas rutas.

con aquéllas que unen el territorio español peninsular con el marroquí¹⁵, no disponiendo de alternativa eficiente al transporte marítimo al no disponer Ceuta de conexión por vía aérea con la Península.

Respecto a los nacionales marroquíes en tránsito de o hacia su país, el TDC concluyó que las líneas con origen o destino en Ceuta y Melilla sí resultan sustitutivas con el resto de las líneas con destino a Marruecos, existiendo, en consecuencia, una competencia asimétrica entre las mismas, con efectos sobre la delimitación del mercado geográfico relevante.

Por todo ello, el TDC consideró como relevantes las líneas que cubren la ruta desde el Sur de la Península y Marruecos, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y las líneas con origen o destino en Ceuta, debido a las peculiaridades que presenta una parte significativa de la demanda.

A la luz de las consideraciones anteriores, este Servicio analizará la incidencia de la operación en el conjunto de las líneas que cubren el trayecto entre el Sur de la Península y el Norte de África¹⁶ y, especialmente, en los mercados geográficos constituidos por las líneas entre el Sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla y las líneas con origen o destino en Ceuta.

VII. ANÁLISIS DEL MERCADO

VII.1. Características y evolución

El transporte marítimo constituye un sector de importancia capital para posibilitar el movimiento de pasajeros y el comercio internacional. Según el notificante, el transporte marítimo representa más del 80% del comercio internacional de bienes, alcanzando en Europa el 90% del comercio exterior y el 43% del interior.

Desde el punto de vista económico la demanda de los servicios de transporte marítimo está vinculada a la evolución de la actividad económica, en el caso de las mercancías y a la actividad económica y al turismo, en el caso de los pasajeros. Se puede, por tanto, establecer una correlación entre crecimiento económico y el transporte marítimo.

La relevancia de esta actividad ha propiciado el desarrollo de iniciativas que tienen por objeto el incremento del nivel de competencia efectiva en el sector, con el fin de potenciar la competitividad de los sectores exportadores europeos y el pleno desarrollo de la actividad comercial. En este sentido, en 2006 el Consejo Europeo derogó la exención de la aplicación de las reglas de competencia que disfrutaban las conferencias marítimas¹⁷, mientras que la Comisión publicaba un Libro Verde sobre la futura política marítima de la UE.

En España, el transporte marítimo se caracteriza por el mantenimiento de las expectativas de crecimiento sostenido que ha mantenido en los últimos

¹⁵ Dados los trámites aduaneros adicionales requeridos si se opta por un trayecto Península-Marruecos-Ceuta (o Melilla) y el menor precio del billete a Ceuta (y Melilla) debido a la subvención pública para residentes.

¹⁶ Según el notificante, las líneas Algeciras-Ceuta, Algeciras-Tánger, Almería-Melilla, Almería-Nador, Málaga-Melilla, Tarifa-Tánger, Alicante-Oran y Almería-Ghazaouet.

¹⁷ Reglamento (CE) 1419/2006 del Consejo, que deroga el Reglamento (CE) 4056/86, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos.

años. El cuadro siguiente muestra la evolución experimentada por el tráfico marítimo de pasajeros y mercancías en España en los tres últimos ejercicios económicos, en volumen. La información aportada por el notificante procede de las estadísticas elaboradas por el ente público Puertos del Estado del Ministerio de Fomento.

TRANSPORTE MARITIMO REGULAR DE PASAJEROS Y MERCANCIAS EN ESPAÑA			
Mercado	2004	2005	2006
Transporte de carga (millones Tms)	410,2	439,8	461,6
Transporte de pasajeros (millones)	22,2	22,4	24,2

Fuente: Notificación

VII.2. Estructura de la oferta

Los mercados españoles del transporte marítimo regular de mercancías y pasajeros están constituidos por un número variable de empresas navieras, que normalmente desarrollan su actividad en zonas geográficas concretas.

Los mercados de la zona Sur-Estrecho, según el TDC, se caracterizan por el reducido número de compañías que operan en cada una de las líneas de tráfico existentes en la zona y, por lo general, ofreciendo tanto servicios de transporte de mercancías como de pasajeros e incluso con los mismos buques. El TDC asimismo destaca el carácter oligopolístico que presenta la estructura de esos mercados.

Otra de las características de la oferta es la continua y sistemática adopción de acuerdos sobre la prestación del servicio para algunas líneas, especialmente para las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger¹⁸, existiendo asimismo precedentes de prácticas anticompetitivas¹⁹.

No obstante, según el TDC, se trata de mercados que presentan una capacidad excedentaria, en los que los buques raramente alcanzan un nivel de utilización del 100% y la movilidad de la flota permite el cambio de buques entre líneas con relativa facilidad, registrándose entradas y salidas frecuentes de operadores en las distintas líneas, así como una modificación de las líneas ofertadas.

VII.2.1. Mercado del transporte marítimo regular de mercancías

El cuadro siguiente recoge las cuotas que presentan los principales operadores activos en el conjunto de las líneas que cubren el trayecto entre el Sur de la Península y el Norte de África en volumen (metros lineales) y valor, según las estimaciones realizadas por el notificante.

¹⁸ Entre otros, los expedientes del TDC A 354/05 para la línea Algeciras-Ceuta y A 355/05 para la Algeciras-Tánger

¹⁹ Expedientes 561/03 Líneas Marítimas del Estrecho 2, 555/0303 Líneas Marítimas del Estrecho y 543/02 TRASMEDITERRÁNEA/EUROFERRYS/BUQUEBUS.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA EN LAS LÍNEAS ENTRE SUR PENINSULA Y NORTE AFRICA. 2006		
Operador	Cuota (volumen)	Cuota (valor)
BALEARIA	[0-10%]	[0-10%]
BUQUEBUS	[0-10%]	[0-10%]
BALEARIA+BUQUEBUS	[0-10%]	[0-10%]
TRASMEDITERRÁNEA+EUROFERRYS	[30-40%]	[40-50%]
IMTC	[20-30%]	[10-20%]
COMARIT + LME	[10-20%]	[10-20%]
COMANAV + LIMADET	[10-20%]	[10-20%]
MARITIMA PEREGAR	[0-10%]	[0-10%]
NAVICEUTA (grupo BOLUDA)*	[0-10%]	[0-10%]
CEUTA UNIVERSAL(grupo BOLUDA)**	[0-10%]	[0-10%]
FRS	[0-10%]	[0-10%]
ENMTV	[0-10%]	[0-10%]

Fuente: Notificación

* Abril-diciembre 2006

**Enero-marzo 2006.

A continuación se muestra la estructura del mercado del transporte marítimo de mercancías en los ámbitos geográficos considerados relevantes por el TDC en el expediente C97/06, según las estimaciones del notificante relativas a 2006.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA EN LAS LÍNEAS CON ORIGEN O DESTINO MARRUECOS, CEUTA Y MELILLA. 2006		
Operador	Cuota (volumen)	Cuota (valor)
BALEARIA	[0-10%]	[0-10%]
BUQUEBUS	[0-10%]	[0-10%]
BALEARIA+BUQUEBUS	[0-10%]	[0-10%]
TRASMEDITERRÁNEA+EUROFERRYS	[30-40%]	[40-50%]
IMTC	[20-30%]	[10-20%]
COMARIT + LME	[10-20%]	[10-20%]
COMANAV + LIMADET	[10-20%]	[10-20%]
MARITIMA PEREGAR	[0-10%]	[0-10%]
NAVICEUTA (grupo BOLUDA)*	[0-10%]	[0-10%]
CEUTA UNIVERSAL (grupo BOLUDA)**	[0-10%]	[0-10%]
FRS	[0-10%]	[0-10%]

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA EN LAS LÍNEAS CON ORIGEN O DESTINO CEUTA. 2006		
Operador	Cuota (volumen)	Cuota (valor)
BUQUEBUS	[10-20%]	[10-20%]
TRASMEDITERRÁNEA+EUROFERRYS	[60-70%]	[60-70%]
NAVICEUTA (grupo BOLUDA)*	[0-10%]	[0-10%]
CEUTA UNIVERSAL (grupo BOLUDA)**	[0-10%]	[0-10%]
MARITIMA PEREGAR	[0-10%]	[0-10%]

Fuente: Notificación

* Abril-diciembre 2006.

** Enero-marzo 2006.

De los cuadros anteriores se desprende la presencia de un significativo número de operadores activos en el conjunto de las líneas entre el Sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla, que se reducen en el caso de las líneas con origen o destino en Ceuta.

Por lo general, los operadores activos en el conjunto de las líneas entre el Sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla proceden de los países ribereños del Mediterráneo, principalmente de España, como es el caso de TRASMEDITERRÁNEA, MARITIMA PEREGAR o BUQUEBUS, y de Marruecos, de donde proceden la empresa pública COMPAGNIE MAROCAINE DE NAVIGATION ("COMANAV") o INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT CORPORATION ARMEMENT (IMTC) y COMPAGNIE MARITIME MAROCO-NORVÉGIENNE (COMARIT).

Entre las compañías españolas, destaca TRASMEDITERRÁNEA, principal operador de los mercados estudiados, que ha visto fortalecida su posición en esta zona tras la adquisición de la naviera también española EUROFERRYS en 2006²⁰.

BALEARIA, por su parte, entró en abril de 2003 en la línea Algeciras-Tánger²¹, siendo su posición actual limitada.

Entre las navieras marroquíes, destaca COMANAV que, desde que inauguró la línea Algeciras-Tánger en 1997, ha venido aumentando su oferta de servicios de transporte incluyendo líneas que unen los puertos de Nador y Alhucemas con Almería, en el transporte de pasajeros y de mercancías, así como entre el puerto de Casablanca y Cádiz, exclusivamente de transporte de mercancías. En 2004, COMANAV adquirió la compañía también marroquí LIGNES MARITIMES DU DETROIT (LIMADET) con actividades en esta zona.

También IMTC es un importante operador de transporte de mercancías en esta zona, que ofrece servicios en la línea Cádiz-Casablanca y, desde el año 2000, en la línea Algeciras-Tánger (también de pasajeros).

En el caso de las líneas con origen o destino en Ceuta, la oferta del mercado se reduce a cuatro operadores, todos ellos domiciliados en España

²⁰ Operación de concentración notificada al Servicio de Defensa de la Competencia el 15 de marzo de 2006 (N-06028 TRASMEDITERRÁNEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS) y cuya aprobación fue subordinada por Acuerdo de Consejo de Ministros de 14 de julio de 2006 al cumplimiento de varias condiciones.

²¹ A través de NAUTAS AL-MAGHREB, empresa en participación entre BALEARIA y la sociedad marroquí EUROMAROC.

debido a su condición de línea de cabotaje (insular). De ellos, BUQUEBUS, NAVICEUTA y MARÍTIMA PEREGAR únicamente están activos en las líneas con origen o destino en Ceuta (y Melilla en el caso de MARITIMA PEREGAR²²).

NAVICEUTA, S.L., empresa del grupo BOLUDA, es adjudicataria desde diciembre de 2001 del contrato de transporte de los residuos sólidos urbanos generados en la ciudad de Ceuta y que desde abril de 2006 ha retomado la prestación directa del servicio regular de transporte marítimo de mercancías en la línea Algeciras-Ceuta.

Hasta esa fecha, el grupo BOLUDA prestaba dicho servicio a través de CEUTA UNIVERSAL, S.L., empresa participada al 50% entre NAVICEUTA, S.L. (filial de BOLUDA) y COMPAÑÍA NAVIERA DE CEUTA, S.A., adquirida al 100% por BUQUEBUS en noviembre de 2006²³ y que anteriormente estaba participada al 33% por TRASMEDITERRANEA, EUROFERRYS y BUQUEBUS.

El notificante indica que [...], CEUTA UNIVERSAL, S.L. dejó de prestar los servicios de transporte marítimo de mercancías en la línea Algeciras-Ceuta²⁴ [...]. Desde entonces, los servicios de transporte marítimo de mercancías en la línea Algeciras-Ceuta del grupo BOLUDA son prestados por NAVICEUTA, S.L. Por su parte, [...].

En resumen, como resultado de la operación la limitada posición de BALEARIA apenas se refuerza (la adición de cuota de la adquirida no supera [0-10] puntos) en el conjunto de las líneas entre el Sur de la Península y Norte de África y en las líneas con origen y destino Marruecos, Ceuta y Melilla. En Ceuta, ruta en la que no estaba presente, BALEARIA asume la condición de segundo operador de BUQUEBUS ([10-20%]).

VII.2.2. Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros

A continuación se muestran las cuotas que presentan los principales operadores activos en el conjunto de las líneas que cubren el trayecto entre el Sur de la Península y el Norte de África, en volumen (número de pasajeros transportados) y valor.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS EN LAS LÍNEAS ENTRE SUR PENINSULA Y NORTE AFRICA. 2006		
Operador	Cuota (volumen)	Cuota (valor)
BALEARIA	[0-10%]	[0-10%]
BUQUEBUS	[0-10%]	[0-10%]
BALEARIA+BUQUEBUS	[10-20%]	[0-10%]
TRASMEDITERRANEA+EUROFERRYS	[40-50%]	[40-50%]
COMANAV + LIMADET	[10-20%]	[10-20%]
COMARIT + LME	[10-20%]	[0-10%]
FRS	[10-20%]	[0-10%]
IMTC	[0-10%]	[0-10%]
ENMTV	[0-10%]	[0-10%]

²² MARITIMA PEREGAR ofrece servicio en las líneas Málaga-Ceuta y Málaga-Melilla.

²³ En cumplimiento de las condiciones impuestas por el Consejo de Ministros a la aprobación de la operación de N-06028 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS.

²⁴ Según el notificante en abril de 2006.

Fuente: Elaboración propia en base a la información aportada por el notificante.

Los cuadros siguientes recogen la estructura del mercado del transporte marítimo de pasajeros en los ámbitos geográficos constituidos por las líneas entre el Sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla y las líneas con origen o destino en Ceuta, relevantes a efectos de la operación.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS EN LAS LÍNEAS CON ORIGEN O DESTINO MARRUECOS, CEUTA Y MELILLA. 2006		
Operador	Cuota (volumen)	Cuota (valor)
BALEARIA	[0-10%]	[0-10%]
BUQUEBUS	[10-20%]	[0-10%]
BALEARIA+BUQUEBUS	[10-20%]	[10-20%]
TRASMEDITERRÁNEA+EUROFERRYS	[40-50%]	[40-50%]
COMANAV	[10-20%]	[10-20%]
COMARIT	[10-20%]	[10-20%]
FRS	[10-20%]	[0-10%]
IMTC	[0-10%]	[0-10%]

Fuente: Elaboración propia en base a la información aportada por el notificante

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS EN LAS LÍNEAS CON ORIGEN O DESTINO CEUTA. 2006		
Operador	Cuota (volumen)	Cuota (valor)
BALEARIA	[0-10%]	[0-10%]
BUQUEBUS	[20-30%]	[20-30%]
BALEARIA+BUQUEBUS	[30-40%]	[30-40%]
TRASMEDITERRÁNEA+EUROFERRYS	[60-70%]	[60-70%]

Fuente: Elaboración propia en base a la información aportada por el notificante

La oferta del mercado del transporte marítimo regular de pasajeros en el conjunto de las líneas entre el Sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla está constituida por los mismos operadores activos en el mercado del transporte de mercancías, que incluso prestan el servicio con los mismos buques.

El principal operador del mercado es TRASMEDITERRÁNEA, seguido por las compañías marroquíes COMANAV y COMARIT y por BUQUEBUS.

Por su parte, BALEARIA ha completado su oferta de servicios de transporte de pasajeros en la zona Sur-Estrecho, que se limita a la línea Algeciras-Tánger, con la línea Algeciras-Ceuta, que se inauguró en octubre de 2006.

En cuanto al mercado de las líneas con origen o destino en Ceuta, especialmente relevante a efectos de la valoración de la operación, debido a la ausencia de alternativa eficiente para una parte significativa de la demanda de estos servicios, la estructura de la oferta se limita actualmente a tres operadores: TRASMEDITERRÁNEA-EUROFERRYS, con una cuota del [60-70%]; BUQUEBUS, con el [20-30%] y BALEARIA, con el restante [0-10%].

Como resultado de la operación, la limitada posición de BALEARIA (cuotas no superiores al [0-10%]) se refuerza en el conjunto de las líneas entre el Sur de la Península y Norte de África en casi [0-10%] puntos, alcanzando una cuota conjunta de [10-20%] en valor y en las líneas con origen y destino

Marruecos, Ceuta y Melilla, en [0-10%] puntos, alcanzando una cuota conjunta de [10-20%].

En el caso de Ceuta, BALEARIA es el tercer operador, con una cuota de alrededor del [0-10%] y asume la posición de BUQUEBUS ([20-30%]), de forma que el número de operadores queda reducido a dos, con cuotas de [60-70%] TRASMEDITERRÁNEA-EUROFERRYS y [30-40%] BALEARIA-BUQUEBUS. Debe señalarse que la cuota de los operadores en esta línea se estima para el conjunto de 2006. Puesto que BALEARIA comenzó a operar en octubre, previsiblemente su posición será superior a la que se refiere a esa cuota.

Por último, es preciso indicar que las especiales características que presenta el mercado del transporte marítimo de pasajeros en esta zona como consecuencia de la masiva afluencia de emigrantes magrebíes en el periodo estival, durante la Operación Paso del Estrecho (OPE), determinan la reiterada suscripción de acuerdos de colaboración entre las diferentes compañías navieras que operan en la zona durante ese periodo, relativos a la ordenación de horarios y a la intercambiabilidad de billetes en determinadas líneas.

En este sentido, el 30 de mayo de 2006 el TDC autorizó un Acuerdo de Interlinea entre TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS y BUQUEBUS en relación al transporte de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje para la línea Algeciras-Ceuta (expediente A354/05)²⁵. EUROMAROC2000, S.L., filial de BALEARIA, se incorporó al Acuerdo el 13 de octubre de 2006, mientras que TRASMEDITERRÁNEA-EUROFERRYS²⁶ lo abandonaban el 26 de noviembre de 2006.

El 28 de noviembre de 2006, BALEARIA y BUQUEBUS, los únicos participantes en el Acuerdo de Interlínea, solicitaron al Servicio una nueva autorización singular para la modificación del Acuerdo de Interlinea aprobado por el TDC²⁷, solicitud que se encuentra en la actualidad en tramitación en el TDC.

Asimismo, en relación a la línea Algeciras-Tánger, el TDC autorizó el 28 de junio de 2006 un Acuerdo de interlínea y ordenación de horarios en relación al transporte de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje durante la OPE suscrito entre las compañías TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS, COMARIT, COMANAV, IMTC, LIMADET y LME (expediente A 355/05). Este acuerdo, que fue autorizado por el TDC para tres temporadas, se encuentra actualmente pendiente de revisión jurisdiccional.

Junto a la reiterada suscripción de acuerdos de colaboración entre las diferentes compañías navieras que operan en la zona, la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento ha venido adoptando ciertas Resoluciones en relación a los servicios de transporte marítimo en las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger en atención a las especiales características

²⁵ El Acuerdo de Interlineado instauraba un sistema de intercambio de billetes con el fin de permitir que cualquier usuario que hubiera comprado un billete con una compañía pudiera utilizar el servicio de transporte marítimo de cualquiera de las otras navieras incluidas en el Acuerdo. Este se refería a los doce meses del año y fue autorizado por el TDC con una vigencia de tres años, renovable.

²⁶ Tras la toma de control de EUROFERRYS por TRASMEDITERRÁNEA.

²⁷ [...].

que presentan en determinados momentos del año debido a la masiva afluencia de viajeros.

En este sentido, al amparo del artículo 83.2 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado, que prevé el establecimiento de obligaciones específicas a las empresas navieras que realicen servicios regulares de cabotaje o de navegación exterior cuando existan causas graves de utilidad pública o interés social, la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento ha adoptado determinadas resoluciones, imponiendo a las empresas que realicen el trayecto entre Algeciras-Ceuta y/o Algeciras-Tánger la obligación de intercambiar sus billetes de transporte así como el establecimiento de acuerdos de coordinación de horarios y de coordinación y compensación del cobro de los billetes intercambiados para diferentes épocas del año: OPE²⁸, Navidad²⁹ y Semana Santa³⁰.

VII.3. Estructura de la demanda

La demanda del mercado de los servicios de transporte marítimo regular de mercancías está constituida por el sector empresarial e industrial. Se trata, fundamentalmente, de agencias de transporte por carretera y compañías de distribución de productos de gran consumo que demandan servicios de transporte de carga rodada autopropulsada (en camiones) o no (plataformas) de forma sistemática. Esta demanda se caracteriza por ser muy sensible a los precios, al tener los costes logísticos un efecto significativo en su rentabilidad.

La demanda de carga presenta cierta estacionalidad, siendo mayor durante los meses de verano. No obstante, presenta una mayor regularidad a lo largo del año que la de tráfico de pasaje.

Por su parte, la demanda de servicios de transporte marítimo regular de pasajeros está principalmente constituida por los consumidores individuales que o bien acuden directamente a las delegaciones y agencias marítimas de las navieras para comprar sus billetes o bien los adquieren a través de agencias de viajes minoristas en origen o en puntos habilitados en el trayecto por carretera hacia los puertos (fundamentalmente en estaciones de servicio). Otro segmento de la demanda de este mercado está constituido por tour-operadores.

Esta demanda es menos sensible al precio que la del transporte de mercancías debido a su carácter no profesional, a la ausencia de capacidad negociadora y a la reducida sustituibilidad del servicio (especialmente en el caso de los residentes en Ceuta).

A lo largo de todo el año, la demanda de estos servicios en la zona Sur-Estrecho procede de residentes en el Campo de Gibraltar, Ceuta y Melilla, así como de poblaciones marroquíes próximas, que cruzan con frecuencia y regularidad el Estrecho por diversos motivos.

²⁸ Resolución de 27 de junio de 2006 para la línea Algeciras-Tánger y en relación a empresas que realicen el transporte con buques convencionales y Resolución de 12 de julio de 2006, que extendía dichas obligaciones durante determinados días a las empresas que operen con buques de alta velocidad.

²⁹ Resolución de 27 de diciembre de 2006 para las líneas Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta.

³⁰ Resolución de 28 de febrero de 2007 para las líneas Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta.

Sin embargo, en verano adquieren gran importancia como demandantes los ciudadanos marroquíes o de origen marroquí que viajan a sus lugares de origen desde sus localidades de residencia en Europa, así como viajeros más esporádicos por turismo u ocio.

Durante el periodo en el que se desarrolla la OPE (del 15 de junio al 15 de septiembre), la mayor parte de la demanda está constituida por los emigrantes norteafricanos que regresan a sus países de origen durante el periodo vacacional. La afluencia de viajeros en esta época alcanza cerca de tres millones de personas y aproximadamente setecientos mil vehículos en un periodo de 3 meses, propiciando una fuerte estacionalidad de la demanda de servicios de transporte marítimo regular de pasaje.

VII.4. Estructura de la distribución

La distribución de los servicios de transporte de mercancías se suele realizar a través de los agentes de carga de los puertos que negocian las condiciones individualmente con cada cliente.

Por su parte, la mayor parte de los operadores de transporte marítimo de pasajeros comercializa sus billetes a través de agencias de viajes minoristas y de sus propias delegaciones en aquellos puertos en los que operan más habitualmente.

Tanto BALEARIA como BUQUEBUS comercializan sus billetes de pasaje en la zona relevante a través de agencias de viajes³¹ o de forma directa en sus propias taquillas situadas en los puertos desde los que operan³².

Adicionalmente BUQUEBUS comercializa sus billetes a través de puntos habilitados en el trayecto por carretera hacia los puertos³³.

VII.5. Fijación de precios y otras condiciones comerciales

Por lo general, los precios de los servicios de transporte marítimo se establecen partiendo de unas tarifas básicas y en atención al tipo de cliente, en función de aspectos tales como el volumen de negocio, líneas donde opera, tarifas en vigor para clientes similares, grado de ocupación de los barcos, etc.

El precio constituye un elemento importante de competencia en el mercado de los servicios de transporte marítimo. Esta circunstancia es especialmente evidente en el caso del transporte de carga, mercado donde más claramente se aprecia una negociación bilateral de precios, que aleja de forma sistemática los precios efectivamente aplicados de las tarifas generales

³¹ BUQUEBUS dispone de una red propia de agencias de viajes, donde se venden billetes de todas las compañías.

³² Según el informe del TDC sobre el expediente C97/06, existen al menos 36 puntos de venta de billetes (agencias de viajes y taquillas) en la estación marítima del puerto de Algeciras. BUQUEBUS dispone de 2 taquillas de venta y 3 agencias de viajes, mientras que BALEARIA dispone de 2 taquillas de venta propias. En la estación marítima del puerto de Ceuta existen 11 puntos de venta de billetes (agencias de viajes y taquillas), BUQUEBUS dispone de 1 taquilla de venta y de 4 agencias de viajes, mientras que BALEARIA solamente dispone de 1 taquilla de venta.

³³ Según el informe del TDC sobre el expediente C97/06 existen al menos 24 puntos de venta de billetes de pasajeros en la ruta utilizada por la gran mayoría de magrebíes al atravesar la Península hacia Tánger y Ceuta, de los que [...] pertenecen a BUQUEBUS.

en vigor. A la hora de negociar en este tipo de servicios, se consideran adicionalmente otros criterios tales como el tipo de mercancía transportada, porcentaje de retornos vacíos, aportación de material y la trayectoria histórica de las condiciones acordadas.

En el caso del transporte de pasajeros, sobre las tarifas generales se aplican de forma sistemática descuentos y ofertas promocionales de muy diversa índole en función de criterios tales como el número de billetes adquiridos, la compra de billetes de ida y vuelta, anticipación de la compra, inclusión o no del vehículo, etc.

En el caso de las compañías navieras que operan en la zona Sur-Estrecho, por lo general, aplican descuentos especiales a los emigrantes magrebíes, así como bonificaciones a militares, familias numerosas y residentes en Ceuta y Melilla, de acuerdo con la normativa aplicable en cada caso.

Es asimismo preciso indicar que en las líneas de interés público sometidas a contrato con el Estado en la zona Sur-Estrecho (líneas Málaga-Melilla, Almería-Melilla y Algeciras-Ceuta), los precios aplicados por la beneficiaria del contrato, TRASMEDITERRÁNEA, están limitados por tarifas máximas establecidas en dicho contrato.

Por último, cabe señalar que el TDC impuso sanciones en el pasado a distintos operadores³⁴ por haber incurrido en prácticas prohibidas por la Ley de Defensa de la Competencia, entre otras, acordar o concertar tarifas para servicios de transporte marítimo regular de mercancías y pasajeros en determinadas líneas de la zona Sur-Estrecho.

VII.6. Competencia potencial - barreras a la entrada

La prestación de servicios de transporte marítimo en las líneas internacionales de la zona Sur-Estrecho, es decir, todas aquellas líneas que unen los puertos del territorio español con los marroquíes, no requiere ninguna autorización administrativa por parte de las autoridades españolas, bastando una simple comunicación a las mismas.

Por su parte, la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y mercancías entre puertos situados en la Península con las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla³⁵ se realiza mediante líneas regulares de cabotaje insular declaradas de interés público por el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, que determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público³⁶.

³⁴ Resoluciones del TDC en expedientes 555/03, LÍNEAS MARÍTIMAS ESTRECHO, 561/03 LÍNEAS MARÍTIMAS ESTRECHO 2 y 543/02 TRASMEDITERRÁNEA/EUROFERRYS/BUQUEBUS.

³⁵ Líneas Málaga-Melilla, Almería-Melilla y Algeciras-Ceuta.

³⁶ Este Real Decreto sigue los criterios marcados por el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). Con carácter excepcional, este régimen se aplica a los servicios de cabotaje insular en el Mediterráneo desde enero de 1999. Se consideran servicios de cabotaje insular los servicios regulares de transporte marítimo entre puertos situados en la parte continental y una o más islas de un solo

Para la prestación de dichos servicios se requiere una autorización previa de la Dirección General de la Marina Mercante, que asimismo podrá imponer obligaciones de servicio público³⁷. Esta autorización administrativa es de carácter reglado, otorgándose a cualquier empresa naviera que la solicite y reúna los requisitos del Real Decreto 1466/1997.

En este sentido, la Dirección General de la Marina Mercante, una vez recibida la solicitud y tras constatar que la empresa naviera cumple los requisitos establecidos en los artículos 6 y 9 del Real Decreto 1466/1997 y ha formalizado la garantía económica o aval por el importe que se determine, concederá la citada autorización en el plazo máximo de tres meses.

En cuanto a la modificación de una línea regular de cabotaje insular autorizada, solamente si ésta supone una alteración superior o inferior al 40% de la oferta inicial o al 20% de los puertos del itinerario requerirá una nueva autorización. Si no, bastará la mera notificación a la Dirección General de la Marina Mercante con siete días de antelación.

En el expediente C97/06, el TDC identificó como barrera de entrada a la línea Algeciras-Ceuta la imposibilidad de que navieras no comunitarias pudieran concurrir a prestar directamente el servicio en las líneas con destino a Ceuta. No obstante, el propio TDC indicó que esta barrera no era un elemento que limitara significativamente la competencia efectiva en los mercados relevantes, ante la posibilidad de crear empresas mixtas.

Por otra parte, para afrontar las inversiones asociadas a la disponibilidad de buques, los operadores pueden recurrir a fórmulas tales como el flete de buques de terceros, la compra de buques de segunda mano o el arrendamiento simple o con opción a compra, utilizando para ello los instrumentos jurídicos específicos para la financiación de buques que ofrece la legislación española³⁸. Junto a estas vías de financiación, los astilleros, fundamentalmente los especializados en embarcaciones de alta velocidad, ofrecen facilidades para la adquisición de buques, llegando a financiar un porcentaje muy significativo de las embarcaciones que se construyen. Por todo

y mismo Estado miembro y entre puertos situados en las islas de un solo y mismo Estado miembro. Ceuta y Melilla tendrán la misma consideración que los puertos de las islas.

En principio, el artículo 4 del Real Decreto 1466/1997 declara como navegaciones de interés público todos los servicios de línea regular de cabotaje insular, entendiéndose por tal el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la Península y los territorios no peninsulares, así como el de estos últimos entre sí. Sin embargo, la Sentencia de 16 de octubre de 2001 de la Sala Tercera del Tribunal Supremo (BOE de 26 de noviembre) anuló tal carácter automático y estableció que dicha consideración sólo podía ser determinada y debidamente justificada por el Gobierno caso por caso.

³⁷ Según el artículo 8 del RD 1466/1997 podrán ser consideradas obligaciones de servicio público, entre otras, los requisitos de regularidad, continuidad y frecuencia de la prestación del servicio.

³⁸ El Real Decreto 442/94 (prorrogado por el Real Decreto 3452/2000) prevé una subvención de tres puntos sobre el tipo de interés de los créditos solicitados para la compra de buques y la Disposición adicional decimoquinta de la Ley 43/1995, del Impuesto sobre Sociedades, regula el sistema de financiación de buques conocido como "Tax Lease", que consiste básicamente en una amortización fiscal acelerada del buque a través de diferentes mecanismos financieros que incluyen el arrendamiento con opción a compra. Estas disposiciones han sido declaradas compatibles con el mercado común en virtud del Reglamento del Consejo (CE) 1540/98, sobre ayudas a la construcción naval.

ello, el notificante estima que las inversiones no constituyen una barrera infranqueable para la entrada al mercado.

El TDC, en el expediente C97/06, se refirió a la existencia de ciertos elementos que podrían configurar barreras a la entrada al mercado tales como la integración vertical de las navieras en el segmento “aguas abajo” de la venta de billetes o la necesidad de contar con ciertos activos específicos situados en los puertos (espacios de atraque en los puertos de origen y destino) para garantizar el funcionamiento de las líneas³⁹.

Según el notificante, BALEARIA no dispone de una red comercial de venta de billetes propia distinta de la establecida en los puertos marítimos y, no obstante, se ha establecido en el mercado en un tiempo relativamente corto, lo que pondría en duda que la integración vertical de las navieras en lo que se refiere a la venta de billetes resulte una barrera efectiva de entrada al mercado.

Por lo que se refiere a la necesidad de contar con atraques en los puertos, el TDC identificó en la zona Sur-Estrecho aquellos puertos con mayor tráfico y donde podrían originarse barreras a la entrada derivadas de la tenencia de atraques, en concreto, los puertos de Ceuta, Algeciras y Tánger.

En el caso de los puertos de Algeciras y Ceuta, especialmente relevantes a efectos de la operación, el notificante indica que no existen obstáculos a la entrada de nuevos competidores derivados de esta situación. En concreto, en el puerto de Algeciras, los atraques son compartidos por los distintos operadores, sin que sea necesario el establecimiento de puntos adicionales.

En cuanto a Ceuta, existen en la actualidad siete atraques disponibles, de los que cuatro están destinados al embarque y desembarque de buques mixtos de pasaje y carga. De ellos, TRASMEDITERÁNEA y BUQUEBUS tienen concedido el uso exclusivo de un atraque en régimen de exclusividad a través de la correspondiente concesión administrativa, mientras que los otros dos atraques están reservados a la Autoridad del Puerto de Ceuta, que autoriza su uso en régimen compartido a distintas navieras, entre ellas, a BALEARIA.

En opinión del notificante, la disponibilidad de los dos atraques por parte de la Autoridad del Puerto de Ceuta permite garantizar el uso de las instalaciones portuarias por cualquier nuevo entrante que desee comenzar a prestar sus servicios en este puerto, sin que pueda hablarse de escasez de infraestructuras. En todo caso, son las Autoridades Portuarias las encargadas de garantizar el acceso a las instalaciones a los nuevos operadores.

No obstante lo anterior, los frecuentes acuerdos de colaboración suscritos entre las diferentes navieras presentes en la zona Sur-Estrecho pueden tener como efecto una coordinación de la actividad de las empresas participes en los mismos. Dichos acuerdos podrían dificultar el acceso a otras navieras que decidieran entrar en el mercado.

³⁹ Las navieras pueden emplear los atraques en exclusividad mediante concesión administrativa o de forma compartida con otras navieras. En el caso de los puertos de interés general, la Ley 48/2003, en su artículo 56, establece que la actividad portuaria de desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios.

En este sentido, próximamente el TDC se pronunciará sobre la solicitud de autorización singular del acuerdo de interlínea suscrito entre BALEARIA y BUQUEBUS para la línea Algeciras-Ceuta, estando el acuerdo de interlínea para la línea Algeciras-Tánger autorizado por el TDC el 28 de junio de 2006 pendiente de revisión jurisdiccional.

VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la toma de control exclusivo de BUQUE BUS ESPAÑA, S.A., matriz del grupo BUQUEBUS, por parte del grupo BALEARIA.

VIII.1 Posición en el mercado

La operación refuerza la posición que BALEARIA presenta en los mercados del transporte marítimo regular de mercancías y pasajeros en las líneas entre el Sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla.

La cuota que asume BALEARIA mediante la operación es especialmente significativa en los mercados del transporte marítimo de mercancías y pasajeros en las líneas con origen o destino en Ceuta, en los que se hará con un [10-20%] en carga, donde en 2006 no se encontraba presente, y un [20-30%] en pasajeros, donde tenía una posición muy limitada ([0-10%]). No obstante, la cuota de BALEARIA estimada en 2006 sólo recoge la actividad de la adquirente desde que empezó a operar, esto es, desde el mes de octubre, por lo que su presencia en el mercado podría ser superior a la que se deriva de dicha cifra.

Así, como consecuencia de la operación desaparece un competidor potencial en carga y un competidor efectivo en pasajeros, con una posición previsiblemente mayor que la que indica su cuota en 2006 y con incentivos para crecer.

En suma, tras la operación desaparece uno de los tres operadores del mercado del transporte marítimo de pasajeros en las líneas con origen o destino en Ceuta, convirtiendo la estructura del mercado en un duopolio.

Esta circunstancia es especialmente significativa, según ha indicado el TDC en su informe sobre el expediente de concentración económica C97/06 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS, ya que los residentes en Ceuta no disponen de alternativa eficiente al transporte marítimo, debido a la inexistencia en la Ciudad Autónoma de conexión por vía aérea y a que las subvenciones al transporte marítimo para residentes están limitadas a esta línea.

VIII.2 Competencia potencial- barreras a la entrada

En general, los mercados de transporte marítimo regular de mercancías y de pasajeros se caracterizan por su dinamismo y posibilidades de entrada de nuevos competidores.

No obstante lo anterior, los frecuentes acuerdos de colaboración suscritos entre las diferentes navieras pueden tener como efecto una coordinación de la actividad de las empresas partícipes en los mismos. Dichos acuerdos pueden asimismo convertirse en un factor de discriminación y en una efectiva barrera de acceso para otras navieras que decidieran entrar en el mercado.

VIII.3 Conclusión

En atención a la estructura resultante de la operación en el mercado del transporte marítimo de pasajeros de las líneas con origen o destino Ceuta y a la sensibilidad que las líneas afectadas despiertan, resulta adecuado que el TDC analice en profundidad la operación con el fin de descartar cualquier potencial afectación de la competencia efectiva derivada de la desaparición de la presión competitiva ejercida por BUQUEBUS o de las posibles facilidades a la coordinación ante la reducción del número de operadores.

IX. LEVANTAMIENTO DE LA SUSPENSIÓN DE LA OPERACIÓN

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, el notificante ha solicitado el levantamiento total o parcial de la obligación de suspensión de la ejecución de la operación en el caso de que ésta se remitiese para su estudio al TDC.

Dicha solicitud se basa en las dificultades que la suspensión de la operación podría ocasionar en relación a la puesta en marcha del dispositivo establecido en relación a la OPE, que se iniciará el próximo 15 de junio de 2007. En este sentido, el notificante señala las dificultades adicionales que dicha suspensión produciría en la elaboración del plan de flota y en la coordinación exigida para el normal desenvolvimiento de este dispositivo.

En línea con lo expuesto en apartado anterior, ponderando los perjuicios para la operación derivados de la suspensión y los que su ejecución podría causar para la competencia y, en particular, considerando que la autorización singular solicitada por BALEARIA y BUQUEBUS se encuentra en tramitación, no resulta adecuado acordar el levantamiento total ni parcial de la suspensión.

X. PROPUESTA

En atención al análisis anterior, se propone **remitir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa de la Competencia para su informe en aplicación del artículo 15 bis, 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia. Asimismo, se propone no autorizar el levantamiento de la obligación de suspensión de la ejecución de la operación.