



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-06028

TRASMEDITERRANEA / EUROPA FERRYS / VIAJES EUROTRAS

Con fecha 15 de marzo 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 EUROPA FERRYS, S.A. y VIAJES EUROTRAS, S.A. por COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA, S.A.

La notificación ha sido realizada por la sociedad 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.

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 1443/2001, el Servicio de Defensa de la Competencia requirió del notificante con fecha 3 de abril de 2006 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada el 10 de abril de 2006.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **22 de abril 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 COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA, S.A. ("TRASMEDITERRANEA") o por cualquiera de las sociedades que integran su grupo del 100% del capital social de EUROPA FERRYS, S.A. ("EUROFERRYS") y VIAJES EUROTRAS, S.A. ("EUROTRAS").



La oferta vinculante remitida por TRASMEDITERRANEA a los accionistas de EUROFERRY y EUROTRAS el 16 de febrero de 2006 y aceptada por éstos el 21 de febrero de 2006 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. RESTRICCIONES ACCESORIAS

Entre las condiciones suspensivas a las que se vincula la oferta realizada por TRASMEDITERRANEA a los accionistas de EUROFERRY y EUROTRAS se encuentra la suscripción de un pacto de no competencia, por el que dichos accionistas se comprometen a no desarrollar las actividades propias del objeto social de EUROFERRY en el ámbito geográfico en el que dicha empresa presta sus servicios (sur de la Península y norte de África) por un periodo de tiempo no superior a tres años a contar desde la fecha de transmisión de las acciones.

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 relacionadas y necesarias para las operaciones de concentración (2005/C 56/03) se considera que en el presente caso el contenido, el ámbito geográfico de aplicación y la duración del pacto de no competencia no van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada considerándose, por tanto, como parte integrante de la operación.

III. 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.

IV. EMPRESAS PARTÍCIPIES

IV.1. TRASMEDITERRANEA

TRASMEDITERRANEA es una sociedad domiciliada en España perteneciente al grupo ACCIONA, cuya matriz cotiza en la Bolsa de Madrid, siendo su principal accionista GRUPO ENTRECANALES, S.A., que posee aproximadamente el 59% de su capital social.

ACCIONA es un grupo empresarial diversificado, con intereses en el sector de la construcción, los servicios urbanos y medioambientales (limpieza urbana, gestión y tratamiento de residuos sólidos, gestión integral del agua, ejecución y mantenimiento de parques y jardines), la gestión de infraestructuras en régimen de concesión administrativa (autopistas de peaje y ferrocarriles), la energía (instalación y explotación de parques eólicos y cogeneración de energía), los servicios logísticos y aeroportuarios.

La actividad de TRASMEDITERRANEA se centra en el transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga, en tres grandes áreas: a) Mediterráneo, incluyendo tanto el tráfico entre la Península y Baleares como el tráfico interinsular, b) Canarias, que incluye el tráfico marítimo entre

la Península y Canarias y el tráfico entre islas, y c) Sur-Estrecho, abarca el tráfico marítimo que une los puertos de ambos lados del Estrecho de Gibraltar, entre el sur de la Península y el norte de África.

Esta actividad se articula por lo general mediante líneas regulares cuyas condiciones (origen, destino, frecuencia, capacidad, etc.) son establecidas libremente por la compañía¹. Adicionalmente, TRASMEDITERRÁNEA explota ciertas líneas calificadas como de interés público entre los puertos peninsulares y los puertos de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, en virtud de ciertos contratos suscritos con el Estado², cuyas condiciones de explotación vienen determinadas reglamentariamente.

Por otra parte, TRASMEDITERRÁNEA desarrolla, a través de diversas empresas participadas, actividades de viajes de crucero, agencias de viaje, explotación de terminales de carga, operaciones portuarias, consignaciones y gestión integral de buques.

El volumen de ventas del grupo ACCIONA 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 ACCIONA (Millones euros)			
	2002	2003	2004
Mundial	3.414	3.864	4.045
Unión Europea	[>250] ³	[>250]	[>250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

IV.2. EUROFERRYS

EUROFERRYS es una sociedad domiciliada en España, cuyo capital se encuentra en manos de varias personas físicas con intereses en el sector de las agencias de viajes.

Su actividad se centra en el transporte marítimo regular de pasajeros, vehículos y carga en la zona del Estrecho de Gibraltar. En la actualidad explota dos líneas regulares: Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger.

¹ En la zona Sur –Estrecho TRASMEDITERRÁNEA explota las siguientes líneas regulares que no son de interés público: Algeciras-Tánger, Almería-Alhucemas, Almería-Nador, Almería-Ghazaouet y Alicante-Orán.

² El 2 de enero de 2002 TRASMEDITERRÁNEA, suscribió con el Estado tres contratos de prestación de servicios de líneas de interés público que fueron adjudicados por concurso público del Ministerio de Fomento a dicha compañía, y de forma independiente para las tres fachadas (Mediterráneo, Canarias y Sur-Estrecho), con una vigencia de cinco años. Las líneas de transporte de carga y pasaje incluidas en estos contratos son: a) en la fachada Península-Baleares, las líneas Barcelona-Palma; Barcelona-Ibiza; Barcelona-Mahón; Valencia-Palma; Valencia-Ibiza y Valencia-Mahón; b) en la fachada Península-Canarias, la línea Cádiz-Las Palmas-Tenerife; c) en la fachada Península-Ceuta y Melilla, las líneas Málaga-Melilla; Almería-Melilla y Algeciras-Ceuta.

³ Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

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

VOLUMEN DE VENTAS DE EUROFERRYS (Millones euros)			
	2002	2003	2004
Mundial	46.5	44,9	45,2
Unión Europea	46.5	44,9	45,2
España	46.5	44,9	45,2

Fuente: Notificación

IV.3. EUROTRAS

EUROTRAS es una sociedad domiciliada en España cuyo capital se encuentra en manos de varias personas físicas. Su actividad se centra en la realización de actividades de agencia de viajes mayorista y minorista.

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

VOLUMEN DE VENTAS DE EUROTRAS (Millones euros)			
	2002	2003	2004
Mundial	0,58	0,78	0,83
Unión Europea	0,58	0,78	0,83
España	0,58	0,78	0,83

Fuente: Notificación

V. MERCADO RELEVANTE

V.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 tanto TRASMEDITERRÁNEA como una de las empresas adquiridas, EUROFERRYS.

EUROTRAS, por su parte, está activa en el sector de las agencias de viaje. TRASMEDITERRÁNEA se encuentra presente en este sector a través de su participación del [...] en ASESORES TURÍSTICOS DEL ESTRECHO, S.A., cuya actividad se limita al establecimiento de puntos de venta para la comercialización de los billetes de TRASMEDITERRÁNEA.

Dada la limitada presencia de las empresas participes en los mercados definidos en el sector de las agencias de viaje (inferior al 1% del mercado de agencia de viaje minorista en el caso de ASESORES TURÍSTICOS DEL ESTRECHO e inferior al 1% de los mercados de agencia de viaje mayorista y minorista en el de EUROTRAS), éste no será objeto de un análisis posterior.

Siguiendo los precedentes analizados en el sector del transporte marítimo⁴, 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 fraccionada*” o “*carga general*”, 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 económicamente rentables. Este tipo de transporte se realiza básicamente en líneas regulares tanto en contenedores (que se embarcan o desembarcan en el buque a través de medios de manipulación vertical como grúas), como bajo la modalidad de “carga rodada” (*roll-on roll-off*) que se diferencia de la anterior en que la manipulación de la carga es horizontal, mediante camiones o plataformas.

Las anteriores categorías de transporte de mercancías (*carga completa* y *fraccionada*) presentan diferentes características y no son alternativas para la gran mayoría de los usuarios del transporte de mercancías, por lo que constituyen mercados de producto diferentes.

Dentro del mercado del transporte de “*carga fraccionada*”, único en el que están presentes las partes de la operación, cabe valorar si existe sustituibilidad entre el transporte en contenedores y el transporte de carga rodada. Sobre esta cuestión la Comisión⁵ ha indicado que en algunas rutas sí existe una cierta intercambiabilidad entre las dos formas de transporte, especialmente en aquellas 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 no ha distinguido mercados diferentes para el transporte en contenedores y carga rodada en ningún precedente analizado⁶, aunque ninguno de ellos se refería al tráfico marítimo desarrollado en la fachada sur de la Península.

⁴ Expedientes N-281 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA, N-04006 BALEARIA/UMAFISA

⁵ Decisión de la Comisión de 19 de octubre de 1994 en el asunto IV/34.446 TRANS ATLANTIC AGREEMENT.

⁶ Resoluciones del TDC en los expedientes 253/89 COPECÁN, relativa a la constitución de una conferencia marítima para el tráfico entre la Península y Canarias, 27/91 BALCON, relativa a una solicitud de autorización singular para una conferencia marítima para el tráfico entre el Levante español y las islas Baleares, y A 290/01 CONFERENCIA MARÍTIMA PENÍNSULA CANARIAS.

El notificante indica que, en términos generales, los buques portacontenedores solamente se utilizan en rutas de largo recorrido (rutas transoceánicas) hasta llegar a un puerto de enlace (*hub*), desde el que la carga se transporta a otros puertos medianos de la misma zona geográfica, mediante buques de carga rodada (el contenedor se coloca sobre una plataforma y se carga y descarga utilizando vehículos tractores) o pequeños portacontenedores o *feeders* (el contenedor se carga y descarga mediante grúas).

En este sentido, el notificante informa de que la compañía MAERSK dispone de una terminal de contenedores en el puerto de Algeciras, desde la que distribuye los contenedores hacia los puertos del norte de África, tanto utilizando los buques de carga rodada de las compañías navieras que operan en la zona, como sus dos buques *feeder* que realizan seis salidas mensuales hacia el puerto de Tánger.

De lo anterior podría desprenderse la sustituibilidad existente entre el transporte en contenedor y por carga rodada en la fachada sur de la Península, por lo que se podría considerar que ambos tipos de transporte de carga fraccionada formarían parte del mismo mercado de producto.

No obstante, MAERKS, única compañía que opera en la zona Sur-Estrecho a través de buques portacontenedores, no ofrece sus servicios a terceros, limitando la actividad de sus dos *feeders* a la distribución de los contenedores que ha transportado hasta Algeciras, puerto de enlace, a los diferentes puertos de destino. En consecuencia, dicha compañía no se considerará como parte de la oferta del mercado de transporte de mercancías.

En cuanto al transporte de **pasajeros**, tanto el Servicio como el TDC en el asunto BALEARIA/UMAFISA han reconocido que, bajo determinadas circunstancias, el transporte aéreo compite con el marítimo, exclusivamente con relación al transporte de pasajeros. En este sentido, 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 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 notificante considera que actualmente no existe sustituibilidad entre el transporte aéreo y el marítimo debido a las propias características que presenta la demanda en esta zona, constituida principalmente por emigrantes magrebíes residentes en Europa que cada año regresan a sus países de origen en el periodo vacacional.

No obstante, no parece descartable que, en un futuro, y ante el previsible desarrollo de las líneas de bajo coste como Atlas Blue y Jet4you⁷, que unen algunas de las principales ciudades europeas con Marruecos, el transporte aéreo pueda convertirse en una alternativa real a los servicios de transporte marítimo en la zona Sur-Estrecho.

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

⁷ Jet4you es la primera compañía aérea de capital privado de bajo coste en Marruecos, fruto de la alianza de dos promotores turísticos muy activos en ese país y TUI, el primer grupo turístico integrado en Europa. Jet4you inició sus operaciones el pasado 27 de febrero de 2006.

V.2 Mercado geográfico

El área geográfica en la que operan tanto TRASMEDITERRANEA como EUROFERRYS 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 consideró que la competencia entre las empresas navieras no se producía 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. En este sentido, el TDC en su informe de la operación N-04006 BALEARIA/UMAFISA estableció que desde el punto de vista de la demanda, la movilidad de la flota y la inexistencia de barreras 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 pueden formar parte del mismo mercado geográfico.

En este sentido se ha manifestado asimismo la Comisión⁸, al establecer que el ámbito geográfico relevante en el mercado del transporte marítimo tanto de mercancías como de pasaje puede abarcar numerosas “líneas de tráfico puerto-a-puerto” dentro de un mismo área de influencia en la que convergen y compiten los mismos operadores.

En cuanto a la zona Sur-Estrecho, relevante a efectos de la operación, el TDC en su informe correspondiente a la operación N-281 ACCIONA-TRASMEDITERRANEA, concluyó que, en términos generales y entre otras⁹, podría considerarse relevante las rutas entre el sur de España y el norte de Marruecos.

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.

V.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.

Así, la ubicación exacta del puerto no es 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.

⁸ Decisión de la Comisión de 9 de diciembre de 1999 en el asunto nº IV/34.466 TRANSBORDADORES GRIEGOS.

⁹ En su informe, el TDC consideró además las rutas Península-Baleares, Península-Canarias, y el tráfico interinsular balear y canario, que no resultan afectadas por la presente operación.

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

En el caso que nos ocupa, el notificante considera que los puertos de Valencia, Alicante, Málaga, Almería, Algeciras o Cádiz son plenamente sustituibles entre sí en el transporte de mercancías, utilizándose indistintamente por los profesionales según el punto de partida y destino de las mercancías. En su opinión, la competencia entre estos puertos se debe a que todos ellos están bien comunicados, siendo relativamente fácil el transporte hacia una amplia serie de destinos finales en el norte de África.

La elección de un puerto o una línea marítima concreta dependerá, según el notificante, de otros factores tales como la frecuencia de las salidas o las condiciones comerciales acordadas con las distintas compañías marítimas que prestan sus servicios en esas líneas, que, por lo general, suelen ser las mismas¹¹.

Por todo lo anterior, el notificante considera que el ámbito geográfico del mercado del transporte marítimo de mercancías abarcaría todas las líneas que unen la Península con el norte de África (Marruecos, Ceuta, Melilla y Argelia).

Por su parte, este Servicio, en el precedente, N-281 ACCIONA-TRASMEDITERRÁNEA, estableció que el transporte marítimo de mercancías en la zona Sur-Estrecho comprendería todo el tráfico entre el sur de la Península y el norte de África (fundamentalmente Marruecos, Ceuta y Melilla). Dicho mercado comprendería principalmente las líneas Algeciras-Ceuta, Algeciras-Tánger, Málaga-Melilla, Málaga-Ceuta, Almería-Melilla, Almería-Alhucemas y Almería-Nador, y Cádiz-Casablanca.

A la luz de las consideraciones anteriores, este Servicio analizará la incidencia de la operación tanto en el ámbito geográfico delimitado en el precedente N-281 (rutas entre el sur peninsular y Marruecos, Ceuta y Melilla) como en el propuesto por la notificante (rutas entre península y norte de África –Marruecos, Ceuta, Melilla y Argelia-), en la medida en que la valoración de la operación no varía en función de uno u otro mercado geográfico.

V.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 vacacional.

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.

Por ello, el notificante considera que el ámbito geográfico relevante del mercado del transporte marítimo de pasajeros en esta zona debería abarcar, al menos, todas las líneas que unen la Península con el norte de África. Adicionalmente, a la vista de las peculiaridades que presenta la demanda de estos servicios, el notificante considera que debería incluirse en el

¹¹ En este punto es preciso indicar que ni TRASMEDITERRÁNEA ni EUROFERRYS prestan servicio en la línea que une el puerto de Valencia con Casablanca y solamente TRASMEDITERRÁNEA opera entre Alicante y las poblaciones argelinas de Ghazaouet y Orán.

mercado relevante aquellas líneas marítimas utilizadas por los emigrantes magrebíes en su trayecto de regreso hacia sus países de origen que tienen su origen en Sète (Francia) y Génova (Italia).

Este Servicio en su informe correspondiente a la operación N-281 ACCIONA-TRASMEDITERRÁNEA estableció que el ámbito geográfico del mercado del transporte de pasajeros en la zona considerada abarca todas las líneas que conectan el Sur de la Península con el Norte de África y, especialmente, con Marruecos, Ceuta y Melilla.

De la misma forma se ha expresado el TDC en diversos expedientes relativos a solicitudes de autorización singular en relación con acuerdos de interlinea en diversas líneas marítimas del Estrecho¹², algunas vinculadas a la Operación Paso del Estrecho (OPE). En todas ellas, el TDC ha considerado que el mercado relevante estaría constituido por los servicios de transporte marítimo que realizan el tránsito a través del Estrecho entre la zona sur de la península y Marruecos, Ceuta y Melilla, que es donde se dan unas condiciones específicas y homogéneas.

Por todo lo anterior se considerará como relevante el mercado del transporte marítimo de pasajeros de las rutas que unen el sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla, principalmente las líneas Algeciras-Ceuta, Algeciras-Tánger, Málaga-Melilla, Almería-Melilla, Tarifa-Tánger, Almería-Alhucemas y Almería-Nador¹³.

VI. ANÁLISIS DEL MERCADO

VI.1. Estructura de la oferta

Las estimaciones aportadas por la notificante¹⁴ relativas al tamaño de los mercados del transporte marítimo regular de mercancías y pasajeros de las rutas que unen el sur de la Península con Marruecos, Ceuta y Melilla, en volumen y valor, durante el último ejercicio económico, se recogen en el cuadro siguiente.

Mercado de producto	Volumen	Valor (miles de Euros)
Transporte de mercancías	[...]*	-----
Transporte de pasajeros	[...]**	[...]

Fuente: Notificación

* Metros lineales

** Número de pasajeros

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, de acuerdo con el notificante, se caracterizan por la entrada reciente de nuevos operadores y por la ampliación de actividades de los ya existentes mediante el incremento de la capacidad y las líneas ofertadas.

¹² Resoluciones del TDC en los expedientes 25/91 SERVICIO MARÍTIMO ALGECIRAS-CEUTA, A 333/03 INTERCAMBIO SERVICIOS NAVIERAS

¹³ Las líneas de transporte marítimo de pasajeros Almería-Tánger, Cádiz-Casablanca y Cádiz-Tánger han dejado de prestarse en la actualidad.

¹⁴ Ante la ausencia de datos precisos, la información que ofrece el notificante respecto a sus principales competidores viene dada por estimaciones propias basadas en su conocimiento del mercado. [...].

Tal es el caso de la compañía pública marroquí COMPAGNIE MAROCAINE DE NAVIGATION ("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 los de Cádiz y Valencia, exclusivamente de transporte de mercancías. En el caso de estas dos últimas líneas de transporte, el notificante informa de la existencia de sendos acuerdos suscritos entre COMANAV y diferentes navieras activas en la zona¹⁵.

También resulta destacable el caso de BUQUEBÚS, naviera que desde 1997 viene operando en la línea Algeciras-Ceuta y que en 2005 ha constituido una nueva compañía marítima (COMPAÑÍA MARÍTIMA DEL ESTRECHO) para la prestación de servicios de transporte de carga rodada en las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger. Ese mismo año, BUQUEBUS decidió ampliar su oferta de transporte en la línea Algeciras-Ceuta, sustituyendo el catamarán que venía operando dicha ruta con capacidad para 450 pasajeros y 80 vehículos en régimen de equipaje, por un fast-ferry con capacidad para transportar 900 pasajeros, 180 vehículos y 120 metros lineales de carga pesada.

En cuanto al grupo BALEARIA, es preciso indicar que, a través de NAUTAS ALMAGHREB¹⁶, comenzó sus actividades en esta zona en abril de 2003, mediante la apertura de la línea Algeciras-Tánger. Recientemente dicho grupo ha anunciado su intención de completar su oferta de servicios con la línea Algeciras-Ceuta, que estará disponible a partir del próximo 1 de mayo de 2006.

VI.1.1. Mercado del transporte marítimo regular de mercancías

El cuadro siguiente recoge las cuotas que detentan las partes en la operación y sus principales competidores en el mercado del transporte marítimo regular de mercancías entre el sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla, en volumen (metros lineales), según las estimaciones realizadas por la notificante.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. 2005	
Operador	Cuota (volumen)
TRASMEDITERRÁNEA	[20-30%]
EUROFERRYS	[0-10%]
IMTC	[20-30%]
COMANAV + LIMADET	[10-20%]
COMARIT + LME	[10-20%]
MARÍTIMA PEREGAR	[0-10%]
CEUTA UNIVERSAL	[0-10%]

¹⁵ En el caso de la línea Cádiz-Casablanca, el notificante indica la existencia de un acuerdo entre las compañías marroquíes INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT CORPORATION ARMEMENT (IMTC) y COMPAGNIE MAROCAINE DE NAVIGATION (COMANAV) para repartirse las seis salidas semanales que se ofrecen en esa línea. En el caso de la línea que une el puerto de Valencia con Casablanca, el notificante indica la existencia de un acuerdo entre COMANAV, IMTC y la compañía italiana NAVIMED-SIUS para operar conjuntamente. Este último acuerdo suscrito en septiembre de 2003 se refiere a la prestación conjunta de dos líneas diferentes que unen ciertos puertos del Mediterráneo con Marruecos, en concreto, una de ellas enlaza los puertos de Livorno, La Spezia, Génova, Fos y Casablanca, y la otra, los de Barcelona, Valencia y Casablanca

¹⁶ Empresa en participación entre BALEARIA y la sociedad marroquí EUROMARROC.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. 2005	
Operador	Cuota (volumen)
BUQUEBUS	[0-10%]
FRS	[0-10%]
BALEARIA (Nautas Al Magreb)	[0-10%]

Fuente: Notificación

En el caso de considerar la definición de mercado propuesta por la notificante, es decir la que incluye todas las líneas que unen la Península con el norte de África (Ceuta, Melilla, Marruecos y Argelia), la estructura del mercado sería prácticamente la misma. Así, según las estimaciones del notificante, la cuota combinada resultante de la operación sería del [30-40%] (TRASMEDITERRÁNEA detentaría un [20-30%] y EUROFERRYS un [0-10%]), manteniendo el resto de operadores similares cuotas de mercado. La cuota conjunta de las partes se ha reducido en 10 puntos porcentuales según la notificante entre 2003 y 2005.

Entre los principales competidores de TRASMEDITERRÁNEA y EUROFERRYS en el transporte regular de mercancías en esta zona se encuentran, además de la ya mencionada COMANAV, las compañías marroquíes INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT CORPORATION ARMEMENT (IMTC) y COMPAGNIE MARITIME MAROCO-NORVÉGIENNE (COMARIT).

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). Asimismo ofrece una línea que une el puerto de Valencia con Casablanca, que atiende de forma conjunta con COMANAV y la naviera italiana NAVIMED-SIUS¹⁷

En cuanto a las otras dos compañías marroquíes mencionadas, COMANAV y COMARIT, recientemente han adquirido dos compañías marítimas con actividades en la zona: la marroquí LIGNES MARITIMES DU DETROIT (LIMADET) y la española LÍNEAS MARÍTIMAS EUROPEAS (LME), respectivamente.

Asimismo es preciso mencionar la compañía CEUTA UNIVERSAL, cuyo capital social se encuentra repartido al [...] entre NAVICEUTA, sociedad del grupo BOLUDA, y NAVIERA DE CEUTA, S.A., sociedad de cuyo capital social TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS y BUQUEBUS disponen respectivamente de una participación del [...] ¹⁸. La actividad de esta sociedad en el mercado es residual.

VI.1.2. Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros

El cuadro siguiente recoge la estructura del mercado del transporte marítimo de pasajeros en la zona comprendida entre el sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla, en volumen (número de pasajeros transportados) y valor.

¹⁷ El notificante indica, como se ha señalado, la existencia de un acuerdo entre COMANAV, IMTC y la compañía italiana NAVIMED-SIUS para operar conjuntamente.

¹⁸ De acuerdo con la notificante, en la práctica el control de CEUTA UNIVERSAL viene siendo ejercido por BOLUDA. CEUTA UNIVERSAL tan sólo opera un buque fletado al grupo BOLUDA para el transporte de los residuos sólidos urbanos producidos en la ciudad de Ceuta.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS. 2005		
Operador	Cuota (volumen)	Cuota (valor)
TRASMEDITERRÁNEA	[30-40%]	[30-40%]
EUROFERRYS	[10-20%]	[10-20%]
COMANAV + LIMADET	[10-20%]	[10-20%]
COMARIT + LME	[10-20%]	[10-20%]
BUQUEBUS	[0-10%]	[0-10%]
FRS	[0-10%]	[0-10%]
IMTC	[0-10%]	[0-10%]
BALEARIA (Nautas Al Magreb)	[0-10%]	[0-10%]

Fuente: Notificación

Los principales competidores de las empresas afectadas en este mercado, al igual que el transporte de mercancías, son las compañías marroquíes COMANAV y COMARIT. Junto a ellas se encuentra BUQUEBUS, que, como se ha mencionado anteriormente, ha incrementado en 2005 su capacidad de transporte en la línea Algeciras-Ceuta y ha ampliando su oferta de servicios con la nueva línea Algeciras-Tánger.

Por su parte, BALEARIA tiene previsto completar su oferta de servicios de transporte en la zona Sur-Estrecho, hasta ahora limitada a la línea Algeciras-Tánger, con la línea Algeciras-Ceuta. Esta nueva línea de BALEARIA estará operativa a partir del 1 de mayo de 2006.

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, las empresas implicadas en la operación y BUQUEBUS solicitaron el 25 de mayo de 2005 una autorización singular para un Acuerdo de interlínea en la línea Algeciras-Ceuta para los doce meses del año y en relación al transporte de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje. El TDC no ha resuelto sobre dicha solicitud, pero mediante Auto de 27 de septiembre de 2005 denegó la aplicación provisional de dicho Acuerdo.

Asimismo, en relación a la línea Algeciras-Tánger, las compañías TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS, COMARIT, COMANAV, IMTC, LIMADET y LME solicitaron el 20 de junio de 2005 una autorización singular para un Acuerdo de interlínea y ordenación de horarios en relación al transporte de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje durante la OPE sobre la que aún no hay resolución por parte del TDC.

VI.2. 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 ser los costes logísticos importantes en su rentabilidad global.

La demanda de carga presenta cierta estacionalidad. Es mayor durante los meses de verano, si bien 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 pasaje 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 los adquieren a través de agencias de viajes minoristas. Otro segmento de la demanda de este mercado esta constituida por tour-operadores.

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 en poblaciones marroquíes próximas, que cruzan con frecuencia y regularidad el Estrecho por diversos motivos.

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 Operación Paso del Estrecho (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.

VI.3. Estructura de la distribución

La mayor parte de los operadores de transporte marítimo de pasajeros comercializa sus billetes a través de agencias de viajes minorista y de sus propias delegaciones en aquellos puertos en los que operan más habitualmente.

TRASMEDITERRANEA comercializa sus billetes de pasaje en la zona relevante principalmente a través de agencias de viajes, básicamente minoristas ([...]), o bien de forma directa ([...]), vendiendo únicamente un [...] a través de agencias de viajes mayoristas. Fuera de España, TRASMEDITERRANEA dispone de Agentes Generales que cuentan con su propia red de agencias minoristas.

También EUROFERRYS vende sus billetes de pasaje fundamentalmente a través de agencias de viajes minoristas ([...]).

Por su parte, 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.

El notificante indica que las ventas directas de servicios de transporte de mercancías por parte de TRASMEDITERRANEA son muy limitadas (inferiores al [...] del total), mientras que en el caso de EUROFERRYS ascendieron al [...] de sus servicios en el año 2004.

VI.4. Fijación de precios y otras condiciones comerciales

El precio constituye un elemento importante de competencia en el mercado de los servicios de transporte marítimo. Partiendo de unas tarifas básicas, en general, la determinación de los precios se realiza en atención a cada tipo de cliente y 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.

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

Por último, cabe señalar que el Tribunal de Defensa de la Competencia ha impuesto en diversas ocasiones a distintos operadores sanciones¹⁹ por haber incurrido en prácticas prohibidas por la Ley de Defensa de la Competencia, entre otras, al acordar o concertar tarifas para servicios de transporte marítimo regular de mercancías y pasajeros en determinadas líneas de la zona Sur-Estrecho.

VI.5. 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 Melilla²⁰ 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 público²¹.

¹⁹ Resoluciones del TDC Expte. 555/03, Líneas Marítimas Estrecho, Expte. 561/03 Líneas Marítimas Estrecho 2 y Expte. 543/02 TRASMEDITERRÁNEA/EUROFERRYS/BUQUEBUS.

²⁰ Líneas Málaga-Melilla, Almería-Melilla y Algeciras-Ceuta.

²¹ 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 y mismo Estado

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 público²². 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.

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 española²³. Junto a estas vías de financiación, los astilleros, fundamentalmente los especializados en embarcaciones de alta velocidad, ofrecen grandes facilidades para la adquisición de buques, llegando a financiar un porcentaje muy significativo de las embarcaciones que se construyen. Por todo ello, el notificante estima que las inversiones a realizar no constituyen una barrera infranqueable para la entrada al mercado.

Tampoco representa una limitación de acceso al mercado la disponibilidad de terminales en los puertos, ya que éstas se explotan en régimen de concesión administrativa, siendo condición de la misma la prestación del servicio a cualquier naviera en condiciones no discriminatorias.

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 participantes en los mismos. Dichos acuerdos podrían dificultar el acceso a otras navieras que decidieran entrar en el mercado. En este sentido, el TDC está pendiente de pronunciarse sobre determinadas solicitudes de autorización singular por parte de operadores presentes en la zona Sur-Estrecho, entre los que figuran TRASMEDITERRÁNEA y EUROFERRYS.²⁴

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.

²² 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.

²³ 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, que 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.

²⁴ TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS y BUQUEBUS solicitaron el 25 de mayo de 2005 una autorización singular para un Acuerdo de interlínea en la línea Algeciras-Ceuta para los doce meses del año y en relación al transporte de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje.

Asimismo, en relación a la línea Algeciras-Tánger, las compañías TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS, COMARIT, COMANAV, IMTC, LIMADET y LME solicitaron el 20 de junio de 2005 una autorización singular para un Acuerdo de interlínea y ordenación de horarios en relación al transporte de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje durante la OPE.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

VII.1 Posición en el mercado

La operación de concentración notificada consiste en la toma de control exclusivo de EUROPA FERRYS, S.A. y VIAJES EUROTRAS, S.A. por COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA, S.A.

La operación reforzará la posición de liderazgo de TRASMEDITERRANEA en los mercados del transporte marítimo regular de mercancías y pasajeros entre el sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla. El refuerzo es especialmente importante en el transporte marítimo de pasajeros, en el que TRASMEDITERRANEA se hará con una cuota de aproximadamente el [40-50] del mercado.

Como consecuencia de la operación notificada desaparece el segundo operador de transporte de pasajeros en la zona Sur-Estrecho, quedando el siguiente competidor (COMANAV-LIMADET) a considerable distancia ([10-20])

El mercado del transporte marítimo de pasajeros entre el sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla presenta unas características diferenciadoras del de otras zonas marítimas peninsulares y que lo hacen particularmente sensible. La demanda de estos servicios, especialmente durante el periodo en el que se desarrolla la OPE (del 15 de junio al 15 de septiembre), está constituida por emigrantes norteafricanos que de forma masiva regresan a sus países de origen durante el periodo vacacional. Se trata de un fenómeno social de gran magnitud, que ha llevado a articular planes especiales en los que colaboran diferentes administraciones públicas españolas y marroquíes.

Sobre esta base, distintos operadores, entre los que figuran TRASMEDITERRANEA y EUROFERRYS han solicitado autorización singular para determinados acuerdos de intercambiabilidad de billetes y ordenación de horarios en ciertas líneas, pendientes de resolución por parte del TDC.

VII.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 participes 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.

VII.3 Conclusión

En atención a todo lo anterior, 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 EUROFERRYS o de las posibles facilidades a la coordinación ante la reducción del número de operadores.



VIII. LEVANTAMIENTO DE LA SUSPENSION DE LA OPERACIÓN

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

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 Operación Paso del Estrecho, que se iniciará el próximo 15 de junio de 2006. 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, teniendo en cuenta las autorizaciones de acuerdos solicitadas por, entre otros, TRASMEDITERRÁNEA y EUROFERRYS en tramitación, no resulta adecuado acordar el levantamiento total ni parcial de la suspensión.

IX. 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