



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA COMPETENCIA

## **TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA**

### **INFORME**

#### **EXPEDIENTE DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICA C97/06 TRASMEDITERRÁNEA / EUROPA FERRYS / VIAJES EUROTRAS**

**EMPRESA NOTIFICANTE: COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A.**

**OBJETO: ADQUISICIÓN DE LA TOTALIDAD DEL CAPITAL SOCIAL DE EUROPA FERRYS, S.A. Y VIAJES EUROTRAS, S.A.**



<b>1. ANTECEDENTES</b> .....	<b>4</b>
1.1. Remisión al Tribunal. ....	4
1.2. Recepción del expediente y actuaciones del Tribunal.....	5
1.3. Personación y confidencialidad.....	6
1.4. Deliberación y fallo.....	7
<b>2. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN</b> .....	<b>7</b>
2.1. Descripción de la oferta.....	7
2.2. Restricciones accesorias .....	7
<b>3. APLICACIÓN DE LA LEY DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.</b> .....	<b>9</b>
<b>4. PARTES INTERVINIENTES EN LA OPERACIÓN.</b> .....	<b>9</b>
4.1. Sociedad adquirente: <b>COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A.</b> .....	<b>9</b>
4.2. Sociedades vendedoras: .....	<b>11</b>
4.2.1. EUROPA DE FERRYS; S.A. (EUROFERRYS) .....	11
4.2.2. VIAJES EUROTRAS, S.A. (EUROTRAS) .....	11
<b>5. INFORMACIÓN DE TERCEROS Y ALEGACIONES.</b> .....	<b>12</b>
5.1. Información de terceras partes .....	<b>12</b>
5.1.1. Información de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM)..	12
5.1.2. Información de la Autoridad Portuaria de Ceuta. ....	13
5.1.3. Información de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. ....	13
5.1.4. Información de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.....	14
5.1.5. Información de la Autoridad Portuaria de Almería.....	14
5.1.6. Información de la Autoridad Portuaria de Baleares .....	14
5.1.7. Información de la Autoridad Portuaria de Valencia. ....	14
5.1.8. Información de la Autoridad Portuaria de Alicante .....	15
5.1.9. Información de la Autoridad Portuaria de Melilla .....	15
5.1.10. Información de la ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES (ANAVE) .....	15
5.1.11. Información de la ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE AGENCIAS DE VIAJES ESPAÑOLAS (ADEAVE).....	15
5.1.12. Información de la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES Y USUARIOS DE CEUTA (ACUTRANS) .....	15
5.1.13. Información del CONSEJO DE CONSUMIDORES Y USUARIOS (CCU) .....	16
5.1.14. Información de FRED OLSEN, S.A. ....	17
5.1.15. Información de TRANSBULL CÁDIZ .....	17
5.1.16. Información de GONZÁLEZ GAGGERO, S.L.....	17
5.1.17. Información de EL CORTE INGLÉS.....	17
5.1.18. Información de MERCADONA, S.A. ....	17
<b>5.2. Alegaciones de interesados</b> .....	<b>18</b>
5.2.1. Información de EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. (BALEARIA).....	18
5.2.2. Información de INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT CORPORATION (IMTC).....	19
5.2.3. Información de la ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS USUARIOS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE CEUTA (ASECAR)...	20
<b>5.3. Alegaciones del notificante</b> .....	<b>21</b>



5.3.1.	Información relativa a los puntos de venta de billetes en el puerto de Algeciras y en las vías de acceso a dicho puerto .....	21
5.3.2.	Información relativa a la adquisición de EUROTRAS y la presencia de TRASMEDITERRÁNEA en las agencias de viajes.....	22
5.3.3.	Información relativa a la disponibilidad de atraque en el puerto de Ceuta .....	22
5.3.4.	Alegaciones relativas a la delimitación del mercado y a la adquisición de cuotas .....	23
5.3.5.	Información relativa al contrato de servicios públicos de transporte marítimo .....	24
<b>6.</b>	<b>MERCADOS RELEVANTES.....</b>	<b>26</b>
<b>6.1.</b>	<b>Mercado de producto.....</b>	<b>27</b>
6.1.1.	Transporte marítimo regular de carga general. ....	30
6.1.2.	Transporte marítimo regular de pasajeros.....	33
<b>6.2.</b>	<b>Mercado geográfico. ....</b>	<b>35</b>
6.2.1.	Mercado geográfico de transporte marítimo regular de carga general..	40
6.2.2.	Mercado geográfico de transporte marítimo regular de pasajeros .....	41
<b>6.3.</b>	<b>Mercados temporales.....</b>	<b>44</b>
<b>7.</b>	<b>ESTRUCTURA DE LOS MERCADOS Y CUOTAS .....</b>	<b>45</b>
<b>7.1.</b>	<b>Análisis del transporte marítimo regular de carga general. ....</b>	<b>46</b>
7.1.1.	Análisis del transporte marítimo regular de carga general en las líneas desde el Sur de la Península a Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla. ....	51
7.1.2.	Análisis del transporte marítimo regular de carga general en las líneas con origen y destino en Ceuta.....	52
<b>7.2.</b>	<b>Análisis del transporte marítimo regular de pasajeros.....</b>	<b>54</b>
7.2.1.	Análisis del transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas desde el Sur de la Península a Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla. ....	56
7.2.2.	Análisis del transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas con origen y destino en Ceuta.....	58
<b>8.</b>	<b>BARRERAS DE ENTRADA.....</b>	<b>60</b>
<b>8.1.</b>	<b>Barreras legales .....</b>	<b>60</b>
8.1.1.	Normativa legal. ....	60
8.1.2.	Acuerdos entre empresas. ....	63
<b>8.2.</b>	<b>Barreras económicas.....</b>	<b>63</b>
8.2.1.	Integración vertical. ....	64
8.2.2.	Activos específicos.....	65
<b>9.</b>	<b>EFFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA DERIVADOS DE LA OPERACIÓN. ....</b>	<b>66</b>
<b>10.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>68</b>
	<b>DICTAMEN.....</b>	<b>70</b>



## 1. ANTECEDENTES

### 1.1. Remisión al Tribunal.

El día 21 de abril de 2006 tuvo entrada en el Tribunal de Defensa de la Competencia (el Tribunal) el expediente relativo a la operación de concentración económica N-06028 TRASMEDITERRÁNEA / EUROPA FERRYS / VIAJES EUROTRAS, notificada por COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. (en adelante, TRASMEDITERRÁNEA) consistente en la adquisición del 100% de las acciones representativas del capital social de EUROPA FERRYS, S.A. (en adelante, EUROFERRYS) y VIAJES EUROTRAS, S.A. (en adelante, EUROTRAS). El Servicio de Defensa de la Competencia (el Servicio) remitió este expediente al Tribunal por orden del Sr. Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda, con objeto de que, siguiendo las disposiciones del artículo 15.bis.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia<sup>1</sup>, (LDC) emita el preceptivo Informe.

Esta operación fue notificada al Servicio el 15 de marzo de 2006 según lo establecido en el artículo 15.1 LDC, por constituir una operación de concentración que superaba los umbrales establecidos en el artículo 14.1 apartados a) y b) y siendo de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la LDC en lo referente al control de las concentraciones económicas.

De conformidad con el artículo 15.bis de la LDC, el Sr. Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda remitió al Tribunal, para su informe, el citado proyecto de concentración económica al considerar que no se podía descartar que la operación notificada pudiera obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado.

El Tribunal ha de dictaminar al respecto, previa audiencia, en su caso, de los interesados. Para ello elabora este Informe en cumplimiento del art. 16 LDC analizando si el proyecto de operación obstaculiza el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado y, en su caso, si aporta alguna mejora en los términos previstos en el último párrafo del art. 16.1 LDC. El Tribunal podrá solicitar, así mismo, aquella información que estime necesaria de cualquier persona natural o jurídica, en los términos previstos en el art. 29 LDC. El Tribunal dispone de un plazo de dos meses para remitir su dictamen al Ministro de Economía y Hacienda para que lo eleve al Gobierno.

---

<sup>1</sup> Vid. Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (BOE 18-07-1989) [www.tdcompetencia.es/normativa.asp#](http://www.tdcompetencia.es/normativa.asp#)



## 1.2. Recepción del expediente y actuaciones del Tribunal.

El Tribunal ha referenciado el expediente como C97/06 TRASMEDITERRÁNEA / EUROPA FERRYS / VIAJES EUROTRAS y, de conformidad con lo establecido por el art. 14.1 del Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, se ha designado Vocal ponente al Sr. D. Antonio del Cacho Frago y Secretario Técnico de la ponencia al Subdirector General de Informes, Sr. D. Antonio Maudes Gutiérrez.

Con objeto de que los diferentes operadores económicos que pudieran verse afectados por la operación de concentración tuviesen la oportunidad de presentar sus consideraciones ante el Tribunal, se elaboró una Nota sucinta sobre los extremos fundamentales del expediente, de acuerdo con el art. 14.2 del Real Decreto 1443/2001<sup>2</sup>. Dicha Nota fue puesta en conocimiento del notificante para que pudiera manifestar por escrito los extremos de la información contenida en la nota que considerase que debían mantenerse confidenciales. Una vez declarada su conformidad con la misma, ésta fue remitida a competidores, clientes, proveedores, organismos públicos potencialmente interesados, asociaciones de consumidores y usuarios y asociaciones del sector<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Vid. Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, en lo referente al control de las concentraciones económicas, (BOE 18-01-2002) [www.tdcompetencia.es/normativa.asp#](http://www.tdcompetencia.es/normativa.asp#)

<sup>3</sup> Las entidades a las que se remitió la Nota Sucinta fueron las siguientes: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento; Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento; Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI.); Ente Público Puertos del Estado; Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes; Empresa Pública de Puertos de Andalucía; Autoridad Portuaria Algeciras; Autoridad Portuaria Almería; Autoridad Portuaria Cádiz; Autoridad Portuaria Valencia ; Autoridad Portuaria Alicante; Autoridad Portuaria Málaga; Autoridad Portuaria Ceuta; Autoridad Portuaria Melilla; Autoridad Portuaria Baleares; Autoridad Portuaria Barcelona ; Consejo Superior de Cámaras de Comercio; Asociación Española de Usuarios de transporte de Mercancías y Asimilados (AEUTRANSMER); Federación de Empresarios del Transporte (FETEIA); Asociación de Consumidores del Transporte de Ceuta (ACUTRANS); Asociación Nacional de Empresas de Almacenaje y Distribución Física de Mercancías (ANADIF); Consejo de Consumidores y Usuarios; Consejo Español de Usuarios de Transporte Marítimo (CEUTM); Organización de Consumidores y Usuarios (OCU); Unión de Consumidores de España (UCE); Asociación de Navieros Españoles (ANAVE); Asociación Española de Consignatarios (ANESCO); Asociación Empresarial de Agencias de Viajes Españolas (AEDAVE); Federación Española Asociaciones Agencias de Viajes (FEAAV); MÉRIDA E HIJOS; CABRERO LAHOZ ANDRÉS; DINOSOL ; AG. TRÁNSITOS Y ADUANAS GUMA, S.L.; PARTIDAS ADUANAS, S.L.; Mercadona; El Corte Inglés; Halcón Viajes; Viajes Barceló; AFRICA AFFAIRS, S.A; BRISA LINES S.A.; CIA. TRASATLANTICA ESPAÑOLA S.S.; CONTENEMAR, S.A.; BALEARIA. EUROLINEAS MARITIMAS, S.A.L; IBERIA WEST AFRICA LINE, S.A; NAVICON S.A.; NAVIERA ARMAS; GRUPO BOLUDA; GRUPO ODIEL; FRED OLSEN, S.A; EUROMAROC 2000, S.L.; MAERSK ESPAÑA, S.A.; COMPAGNIE MAROCAINE DE NAVIGATION (COMANAV) ; INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT CORPORATION ARMAMENT (IMTC); BUQUEBÚS ESPAÑA, S.A.; COMARIT ESPAÑA, S.L.; FRS IBERIA S.L. (FERRYS RÁPIDOS DEL SUR) ; MARÍTIMA PEREGAR, S.A.; IBERIA ; AIR EUROPA; SPANAIR S.A; REPSOL YPF S.A.; CEPSA; ALFASHIP BACOMAR, S.L; PROVIMAR y GONZÁLEZ GAGGERO, S.A.



### **1.3. Personación y confidencialidad.**

Por Providencia de fecha 26 de abril de 2006, en virtud de lo dispuesto en el art. 53 de la LDC y del art. 15.1 del RD 1443/2001, el Tribunal se dirigió al Notificante con el fin de que éste pudiera solicitar la confidencialidad de aquella información que considerase oportuna.

Con fecha 5 de mayo de 2006 el Notificante presentó ante el Tribunal, por motivo de secreto comercial, solicitud de confidencialidad sobre diversos extremos de la Notificación y de la información adicional disponible en el expediente.

El 11 de mayo de 2006, la empresa INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT CORPORATION (en adelante, IMTC) solicitó al Tribunal el reconocimiento de la condición de parte interesada en el presente expediente de concentración económica y por tanto su personación en el mismo.

Con fecha 12 de mayo de 2006, BALEARIA solicitó al Tribunal el reconocimiento de la condición de parte interesada en el presente expediente de concentración económica, y, por tanto, su personación en el mismo.

El 19 de mayo de 2006, el Tribunal recibió un escrito de la ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS USUARIOS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE CEUTA (en adelante, ASECAR), en el cual se solicitaba la personación de esta asociación en el presente expediente de concentración económica, en tanto que parte interesada en el mismo.

De acuerdo con el artículo 53 de la LDC, el Tribunal, mediante Auto de Confidencialidad de 18 de mayo de 2006, resolvió respecto a la solicitud de TRASMEDITERRÁNEA indicando la necesidad de mantener confidencial ciertas informaciones de la Notificación y/o de la documentación adicional incorporada al expediente, denegando la confidencialidad de otros aspectos.

El Tribunal resolvió favorablemente las mencionadas solicitudes de reconocimiento como parte interesada mediante Autos de Personación el 18 y 24 de mayo de 2006.



Mediante Providencias de fecha 9 y 26 de mayo de 2006 el Tribunal solicitó al Notificante información adicional relativa a ciertos extremos que precisaban clarificación o explicación más detallada.

El 9 de mayo de 2006 y el 26 de mayo de 2006 se solicitó a las empresas EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. (BALEARIA) y EUROPA DE FERRYS; S.A. (EUROFERRYS), respectivamente, información adicional relativa a ciertos extremos sobre su presencia en los posibles mercados afectados.

#### **1.4. Deliberación y fallo.**

El Pleno de este Tribunal inició la deliberación del informe en su reunión del día 14 de junio de 2006. En dicha reunión se acordó seguir tratando el asunto en la reunión convocada para el día siguiente, 15 de junio, en la que se decidió el presente informe y dictamen.

## **2. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN.**

### **2.1. Descripción de la oferta**

La operación de concentración notificada consiste en la adquisición por TRASMEDITERRÁNEA del 100% del capital social de EUROFERRYS y de VIAJES EUROTRAS.

La oferta vinculante remitida por TRASMEDITERRÁNEA a los accionistas de EUROFERRYS y EUROTRAS el [.....] 2006 y aceptada por éstos el [.....] 2006 contiene como condición suspensiva para el perfeccionamiento de la operación la obtención de la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia españolas, tras el cual, en su caso, se suscribiría el contrato de compraventa mediante el cual se instrumentaría la adquisición.

### **2.2. Restricciones accesorias**

Entre el clausulado de la oferta vinculante realizada por TRASMEDITERRÁNEA a los accionistas de EUROFERRYS y EUROTRAS se encuentra la suscripción de un pacto de no competencia, mediante el cual los accionistas de las empresas adquiridas se comprometen a no desarrollar las actividades propias del objeto social de EUROFERRYS en el ámbito geográfico en que tal empresa presta sus servicios (Sur de la Península y Norte de África), por un período de tiempo no superior a tres años a contar desde la fecha de transmisión de las acciones.



Dicha condición se configura como una restricción accesoria a la operación de referencia que debe analizarse atendiendo al apartado 5 del artículo 15 bis de la LDC.

Este Tribunal reconoce, de forma coincidente con la Comisión Europea<sup>4</sup> que, además de los acuerdos y disposiciones que confieren la titularidad o el control en una concentración, las partes pueden celebrar otros acuerdos que, sin formar parte de la propia operación, pueden limitar la libertad de actuación de las partes en el mercado. Cuando dichas restricciones a la competencia accesorias estén directamente vinculadas a la operación y sean necesarias para su realización el Tribunal podrá entenderlas comprendidas dentro de la operación analizada<sup>5</sup>.

La Comisión Europea considera que las cláusulas inhibitorias de la competencia impuestas al vendedor en el contexto de la cesión de toda o parte de una empresa pueden estar directamente vinculadas a la realización de una operación y ser necesarias a tal fin, con el objeto de garantizar la cesión al comprador el valor íntegro de los activos transferidos. El Tribunal, coincidiendo con la Comisión Europea, considera que el comprador debe gozar de algún tipo de protección frente a la competencia del vendedor en aquellos casos en los que sea necesario fidelizar la clientela y asimilar y explotar los conocimientos técnicos<sup>6</sup>.

No obstante, en este caso, el Tribunal estima que en el sector afectado la fidelización no es una característica actual de la demanda<sup>7</sup>. Adicionalmente, no se considera que exista cesión de conocimientos técnicos que fuesen previamente desconocidos para TRASMEDITERRÁNEA, empresa activa con los mismos medios en la misma ruta.

En consecuencia, aunque dicho pacto de no competencia esté vinculado a la realización de la concentración, no es necesario a tal fin y representa una restricción a la competencia innecesaria para garantizar la cesión al comprador del valor íntegro de los activos transferidos.

---

<sup>4</sup> Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente relacionadas y necesarias para las operaciones de concentración.(2005/C56/03).

<sup>5</sup> Vid. Art. 15 bis 5 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.

<sup>6</sup> La Comunicación de la Comisión (2005/C56/03) indica: *Las cláusulas inhibitorias de la competencia están justificadas durante un máximo de tres años cuando la cesión de la empresa incluye la transferencia de la clientela fidelizada como fondo de comercio y conocimientos técnicos. Cuando sólo se incluye el fondo de comercio, están justificadas por períodos de hasta dos años.*

<sup>7</sup> En sus alegaciones el Notificante indica: *Es evidente para cualquiera que conozca someramente este sector que, ni por lo que se refiere al transporte de mercancías o de pasajeros, existe la más mínima fidelidad del consumidor, no jugando la marca ninguna relevancia.*



### 3. APLICACIÓN DE LA LEY DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.

A la vista de los datos aportados por el notificante, en opinión de este Tribunal, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004<sup>8</sup>, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas, al no alcanzarse los umbrales previstos en los apartados 2 y 3 de su artículo 1, por lo que la operación no tendría dimensión comunitaria.

La operación de concentración cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC<sup>9</sup>, para su notificación, al superarse los umbrales establecidos en las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 14.

A esta operación le es de aplicación, por tanto, lo previsto en la Ley 16/1989, de Defensa de la Competencia (LDC) y el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley en lo referente al control de las concentraciones económicas (RD 1443/2001).

### 4. PARTES INTERVINIENTES EN LA OPERACIÓN.

#### 4.1. Sociedad adquirente: COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A.

TRASMEDITERRÁNEA<sup>10</sup> es una sociedad domiciliada en España perteneciente al Grupo ACCIONA, cuya matriz ACCIONA, S.A. cotiza en la Bolsa de Madrid, siendo su

---

<sup>8</sup> Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas DOUE L 24, 29.01.2004, Págs. 1-22.

[europa.eu.int/comm/competition/mergers/legislation/regulation/#implementing](http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/legislation/regulation/#implementing)

<sup>9</sup> Vid. Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (BOE 18-07-1989) [www.tdcompetencia.es/normativa.asp#](http://www.tdcompetencia.es/normativa.asp#)

<sup>10</sup> TRASMEDITERRÁNEA inició sus actividades en enero de 1917 con una flota de 45 buques, haciéndose titular de las comunicaciones marítimas regulares entre la Península y Canarias, Baleares, Norte de África y Guinea Ecuatorial. Desde 1921 viene celebrando distintos contratos con el Estado Español para la operación de líneas marítimas consideradas de interés público. En 1978 el Estado adquirió una participación mayoritaria en la sociedad con el fin de garantizar la modernización de la compañía y sus servicios. En mayo de 2001 se produce la integración de la compañía en la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), la cual inicia el proceso de privatización de TRASMEDITERRÁNEA. En 2002, el Grupo ACCIONA, liderando un consorcio en el que se encontraba agrupado con otras empresas, compró TRASMEDITERRÁNEA, culminando así dicho proceso de privatización. (Vid. Expediente C75/02, ACCIONA / TRASMEDITERRÁNEA).



principal accionista GRUPO ENTRECANALES, S.A., que posee aproximadamente el 50% 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) y los servicios logísticos y aeroportuarios.

La actividad de TRASMEDITERRÁNEA se centra en el transporte marítimo de pasaje (pasajeros y, en su caso, vehículos) y carga, en tres grandes áreas: Mediterráneo (incluyendo tanto el tráfico entre la Península y Baleares como el tráfico interinsular); Canarias, - que incluye el tráfico marítimo entre la Península y Canarias y el tráfico entre islas- y la zona Sur-Estrecho, que 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 son establecidas libremente por la compañía. Además, TRASMEDITERRÁNEA explota diversas 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 Estado, cuyas condiciones de explotación vienen determinadas reglamentariamente.

Adicionalmente, TRASMEDITERRÁNEA desarrolla, a través de diversas empresas participadas, actividades de viaje 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<sup>11</sup> en los tres últimos ejercicios económicos disponibles, conforme a lo establecido en el Art.3 del Real Decreto 1443/2001, fue el siguiente:

---

<sup>11</sup> Según el Notificante, el volumen de ventas de TRASMEDITERRÁNEA en los ejercicios fiscales es de 2002, 2003 y 2004 es de 313,5, 324,7 y 349,5 millones de euros respectivamente. La totalidad de la ventas son realizadas en España.



**Cuadro nº 1**

**VOLUMEN DE VENTAS DEL GRUPO ACCIONA (millones de euros)**

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
MUNDIAL	3.414	3.864	4.045
UNIÓN EUROPEA	2.784	3.364	3.536
ESPAÑA	2.618	3.194	3.341

*Fuente:* Notificación y Servicio de Defensa de la Competencia.

## **4.2. Sociedades vendedoras:**

### **4.2.1. EUROPA DE FERRYS; S.A. (EUROFERRYS)**

EUROFERRYS es una sociedad domiciliada en España, constituida a finales de 1996 por un grupo de accionistas de la zona del Estrecho de Gibraltar provenientes del sector de las agencias de viajes, al objeto de explotar buques en el tráfico marítimo para el transporte de pasajeros y sus equipajes, autos y camiones de carga, así como para el transporte de mercancías por vía marítima.

En la actualidad, EUROFERRYS opera mediante dos buques las líneas regulares Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger.

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

**Cuadro nº 2**

**VOLUMEN DE VENTAS DE EUROFERRYS (millones de euros)**

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
MUNDIAL	46,5	44,9	45,2
UNIÓN EUROPEA	46,5	44,9	45,2
ESPAÑA	46,5	44,9	45,2

*Fuente:* Notificación.

### **4.2.2. VIAJES EUROTRAS, S.A. (EUROTRAS)**

EUROTRAS es una sociedad domiciliada en España cuyo capital es propiedad 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 disponibles, conforme al Art.3 del Real Decreto 1443/2001, es el siguiente:

<b>Cuadro nº 3</b>			
<b>VOLUMEN DE VENTAS DE EUROTRAS (millones de euros)</b>			
	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
MUNDIAL	0,58	0,78	0,83
UNIÓN EUROPEA	0,58	0,78	0,83
ESPAÑA	0,58	0,78	0,83

Fuente: Notificación.

## **5. INFORMACIÓN DE TERCEROS Y ALEGACIONES.**

### **5.1. Información de terceras partes**

#### **5.1.1. Información de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM)**

En respuesta a la Nota sucinta, el 16 de mayo de 2006 se recibió en el Tribunal un informe de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento referente a la presente operación de concentración

Dicho informe puede sintetizarse con arreglo a los siguientes puntos:

- En relación al régimen jurídico del tráfico marítimo, se realiza una exposición somera de las normas comunitarias y españolas más importantes en la materia.
- Por lo que respecta a las compañías activas en este sector, se efectúa una referencia histórica del desarrollo de las líneas afectadas, detallando la evolución del tráfico regular de cabotaje insular y del tráfico de línea regular internacional, incorporando referencias a la puesta en marcha de nuevos servicios a corto plazo por parte de distintas navieras.
- Se describe la situación actual del servicio entre las líneas Algeciras-Ceuta, Algeciras-Tánger y Almería-Nador, recogiendo la estimación de máxima oferta de servicio para la Operación Paso del Estrecho 2006 y la demanda en volumen, en el año 2005, así como el reparto de la misma entre los distintos operadores en términos relativos y absolutos.
- Finalmente, respecto a los efectos potenciales de la operación, se aporta la posición estimada del grupo resultante en cada una de las diversas líneas.



Una vez analizados estos aspectos, así como el grado de sustituibilidad de la oferta y la posible existencia de barreras de entrada, la DGMM concluye que existen factores como la libertad de establecimiento, la ausencia, con ciertas limitaciones, de autorización administrativa para el acceso al mercado o la posibilidad de ponderar la importancia de la dimensión y proyección internacional del grupo resultante, entre otros, que permiten ofrecer una perspectiva favorable respecto de esta operación de concentración.

### **5.1.2. Información de la Autoridad Portuaria de Ceuta.**

El día 9 de mayo de 2006 el Tribunal recibió un informe de la AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA en el que se exponen ciertas consideraciones a propósito de la presente operación de concentración.

- Partiendo de los antecedentes y las funciones de la actividad portuaria, se detallan los elementos básicos del sistema portuario, como las obras, zonas y servicios.
- Posteriormente, se realiza una descripción del tipo de tráfico habitual en el Puerto de Ceuta, con especial incidencia a su Terminal de pasajeros, de cuyas instalaciones se da detalle.
- Seguidamente, se ofrecen estadísticas del tráfico de pasajeros, vehículos en régimen de equipaje y mercancías *RO-RO*, distribuidos por navieras, desde el año 2000 hasta 2005.
- Finalmente, se exponen una serie de consideraciones técnicas y jurídicas, particularmente en lo que respecta al carácter de servicio público del servicio en cuestión.

En relación a la autorización de transmisión de la concesión de atraque en el Puerto de Ceuta de EUROPA FERRYYS a favor de TRASMEDITERRÁNEA, se concluye que la operación de concentración supondría una concentración de servicios portuarios básicos superior al umbral permitido por la legislación vigente, manifestando la Autoridad Portuaria, que, en tal caso, se vería obligada a revocar el título de otorgamiento sin derecho a indemnización.

### **5.1.3. Información de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.**

La AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS dio contestación a la Nota Sucinta que le fue remitida por el Tribunal mediante escrito del 11 de mayo de 2006.



La Autoridad Portuaria facilitó los datos de tráfico marítimo de pasajeros y mercancías en el Estrecho. Por otra parte, la Autoridad Portuaria aportó la solicitud de NAUTAS AL-MAGHREB para comenzar a operar en la línea Algeciras-Ceuta.

#### **5.1.4. Información de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz**

Mediante escrito recibido en el Tribunal el día 5 de mayo de 2006, la AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ dio respuesta a la Nota sucinta que le fue remitida, manifestando que, debido a que sólo una compañía de entre las Partes de la operación opera en el mencionado Puerto, “no encuentra en dicha fusión elementos negativos que afecten a la competencia efectiva” en el mismo.

#### **5.1.5. Información de la Autoridad Portuaria de Almería**

En respuesta a la Nota sucinta, el 4 de mayo de 2006, la AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA indica que , EUROFERRYS había comunicado a dicha autoridad su voluntad de operar a partir del primer trimestre de 2006 una nueva línea regular entre Almería y el Norte de África. En opinión de la AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA, en caso de culminarse la operación, se limitarían las posibilidades de una mayor competencia en el Puerto de Almería.

#### **5.1.6. Información de la Autoridad Portuaria de Baleares**

En escrito recibido en el Tribunal el 8 de mayo de 2006, la AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES, refirió que sólo una de las compañías que son Partes en esta concentración opera en Baleares; no manifestándose, por lo demás, comentario alguno acerca de la operación en cuestión.

#### **5.1.7. Información de la Autoridad Portuaria de Valencia.**

El 16 de mayo de 2006, el Tribunal recibió la contestación de la AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA a la Nota sucinta. En dicha contestación, se manifiesta que no se aprecia desde la competencia de esta autoridad que la operación de referencia pueda obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado.



#### **5.1.8. Información de la Autoridad Portuaria de Alicante**

En respuesta a la Nota sucinta con fecha 26 de mayo de 2006, la AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE informa del vínculo contractual que mantiene la empresa notificante con dicha Autoridad Portuaria, en tanto que explotadora, junto con otros operadores, de la línea Alicante-Orán.

#### **5.1.9. Información de la Autoridad Portuaria de Melilla**

En escrito recibido en el Tribunal el día 24 de mayo de 2006, la AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA manifiesta carecer de información y de relación económico-comercial con las empresas que toman parte en la presente operación de concentración, no pudiendo pronunciarse sobre si la misma obstaculiza efectivamente la competencia en el mercado.

#### **5.1.10. Información de la ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES (ANAVE)**

El día 12 de mayo de 2006, ANAVE envió un escrito a este Tribunal en contestación a la Nota sucinta. En dicho escrito, ANAVE no formuló ningún comentario sobre la concentración en cuestión.

#### **5.1.11. Información de la ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE AGENCIAS DE VIAJES ESPAÑOLAS (ADEAVE)**

El día 9 de mayo de 2006, ADEAVE, en respuesta a la Nota sucinta, no manifiesta ninguna objeción a la presente operación de concentración.

#### **5.1.12. Información de la ASOCIACIÓN DE CONSUMIDORES Y USUARIOS DE CEUTA (ACUTRANS)**

En su contestación a la Nota sucinta, con fecha 16 de mayo de 2006, ACUTRANS manifiesta que la presente operación de concentración “supone unir las dos empresas que participan con más barcos y capacidad en el tráfico del Estrecho”.

Según los datos que facilita ACUTRANS, respecto del tráfico marítimo entre la Península y Ceuta “más del 70% de pasajeros y vehículos son atendidos por la suma



de Trasmediterránea y Euroferrys, por lo que será difícil autorizar la compra y garantizar la libre competencia, salvo que se establezcan medidas correctoras por parte del Tribunal”.

### **5.1.13. Información del CONSEJO DE CONSUMIDORES Y USUARIOS (CCU)**

Con fecha 1 de junio de 2006, el Tribunal recibió la contestación a la Nota sucinta del CONSEJO DE CONSUMIDORES Y USUARIOS, mediante la cual se expone el parecer de esta organización a propósito de la presente operación de concentración.

En dicho documento, tras expresar la opinión del CCU acerca del ámbito de los mercados de producto y geográfico y manifestar la insustituibilidad de los servicios de transporte marítimo respecto de otros medios de transporte para la zona en cuestión, se incide particularmente en las siguientes cuestiones:

- Respecto a la importancia de la venta de los servicios de transporte marítimo mediante agencias de viajes, el CCU opina que la operación “puede afectar sensiblemente al mercado, puesto que las agencias de viajes del grupo resultante tenderán a ofertar y vender con preferencia los servicios ofertados por los operadores de transporte del mismo grupo, frente a los operadores de la competencia, lo que puede obstaculizar la competencia efectiva en el mercado”.
- En relación a las consecuencias de la operación para los consumidores, el CCU estima que ni desde el punto de vista horizontal ni en el plano vertical se pueden derivar ventajas para los mismos de la concentración referida, pues, de un lado, de ella no se va a derivar una oferta más barata para el consumidor, y, de otro, la posición resultante respecto a las agencias de viajes que comercializan la venta del servicio permitirá al Notificante imponer su precio, fundamentalmente en los períodos de mayor demanda, lo que podría incluso “comportar la creación de un mercado inexpugnable”.

Por todo ello, el CCU considera que la operación de concentración referida debe ser rechazada o condicionada, para garantizar el restablecimiento de una competencia efectiva.



#### **5.1.14. Información de FRED OLSEN, S.A.**

El día 11 de mayo de 2006 FRED OLSEN dio contestación a la Nota sucinta que le fue enviada por este Tribunal, expresando que la presente operación no le afecta, sin poder pronunciarse sobre la misma, por carecer de experiencia en el mercado y/o tráfico marítimo en el Estrecho de Gibraltar.

#### **5.1.15. Información de TRANSBULL CÁDIZ**

El día 12 de mayo de 2006 se recibió en el Tribunal un correo electrónico de TRANSBULL como contestación a la Nota sucinta, en el que esta compañía no manifestó objeciones a la presente operación de concentración

#### **5.1.16. Información de GONZÁLEZ GAGGERO, S.L.**

El día 11 de mayo de 2006 obró entrada en el Tribunal un escrito de la empresa transitaria y agencia de Aduanas GONZÁLEZ GAGGERO, dando contestación a la Nota sucinta. En este escrito, se manifiesta que, respecto de la línea Algeciras-Ceuta, el impacto de la operación en cuestión es indiferente para la compañía. Por otro lado, respecto de la línea Algeciras-Ceuta, “considerando el no predominio en el mercado de ninguna de las Navieras y el equilibrio entre ellas”, la mencionada remitente no aprecia problemas para la competencia derivados de la presente operación de concentración.

#### **5.1.17. Información de EL CORTE INGLÉS**

Mediante fax recibido el día 23 de mayo de 2006, EL CORTE INGLÉS manifestó al Tribunal que no presentaba ninguna alegación a la presente operación de concentración.

#### **5.1.18. Información de MERCADONA, S.A.**

MERCADONA remitió al Tribunal su respuesta a la Nota sucinta el 16 de mayo de 2006. En ella, la mencionada empresa declinó efectuar valoración alguna respecto de los posibles efectos anticompetitivos de la operación, por considerar que no disponía de conocimientos, información o datos suficientes para emitir una contestación fundada.



## 5.2. Alegaciones de interesados

### 5.2.1. Información de EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. (BALEARIA)

El día 12 de mayo de 2006 tuvo entrada en el registro del Tribunal un escrito mediante el cual BALEARIA, expone su parecer en relación a la operación de concentración concernida, analizando las siguientes cuestiones:

- El ámbito de los mercados de producto<sup>12</sup> y geográfico.
- El inexistente grado de sustituibilidad del transporte marítimo con otros medios de transporte, para la zona objeto de estudio.
- El marco jurídico de referencia, destacando la presencia de líneas de cabotaje insular y las características generales del régimen aplicable a las mismas.
- Los efectos de la operación. En particular, tras contextualizar la operación en el marco de una situación general de restricciones a la libre competencia (particularmente en lo relativo al acuerdo de interlineado, que permitiría, a juicio de BALEARIA, una fijación de precios *de facto*), este interesado destaca los siguientes:
  - El control de los puntos de venta por parte de las compañías que son parte en la presente operación de concentración para las líneas con origen o destino en Algeciras, tanto en carretera como en la propia estación marítima, supone en opinión de BALEARIA “una privación del derecho del cliente final a elegir el servicio marítimo que más le convenga”<sup>13</sup>.
  - La situación competitiva de las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger a partir de la eventual aprobación de la concentración de referencia, quedaría dañada, merced a sus efectos tanto horizontales como verticales. Dentro de los primeros este interesado menciona la significativa cuota de mercado conjunta, en particular en la línea

---

<sup>12</sup> BALEARIA considera pertinente considerar como afectado por la presente operación de concentración al “mercado de las agencias de viajes”.

<sup>13</sup> BALEARIA ha denunciado repetidamente ante la Autoridad Portuaria de Algeciras presuntas irregularidades respecto del servicio de venta de billetes, incorporando dichas denuncias como anejos al escrito que presentó al Tribunal a propósito de la presente operación de concentración.



Algeciras-Ceuta. Como efecto vertical, el referido control sobre la distribución/venta de billetes de pasaje para esas rutas en particular comportaría el mantenimiento de dicha posición dominante.

- Adicionalmente, dicha posición *aguas arriba* actuaría como barrera a la entrada para terceros operadores, lo cual, en conjunción con otras barreras de tipo administrativo, determinaría que este mercado resulte inexpugnable.
- Por añadidura, la integración pondría en conocimiento de la Notificante, a juicio de este interesado, información sensible de competidores desde el punto de vista de los precios ofrecidos, pudiendo ello coadyuvar a la fijación de precios.
- Finalmente, BALEARIA estima que la operación concernida no aporta mejoras desde el punto de vista del progreso tecnológico ni los intereses de los consumidores.

Por todo ello, este interesado solicita que el Dictamen del Tribunal considere improcedente la operación referida, por obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva.

### **5.2.2. Información de INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT CORPORATION (IMTC)**

De acuerdo con la opinión de IMTC, la operación de concentración en cuestión supondrá una cuota de mercado de la Notificante de alrededor del 27% del tráfico entre puertos españoles y marroquíes, y en torno al 40% si se les añade el tráfico de la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras.

Adicionalmente, IMTC considera que para evaluar el impacto en la competencia de la concentración notificada debe analizarse el número de billetes que puedan llegar a emitir las empresas concentradas a través de su red de ventas.

Con fecha 30 de mayo de 2006, el Tribunal recibió un escrito de alegaciones de IMTC en el que se exponían las siguientes consideraciones:

- El Notificante, tras la concentración, pasará a controlar el 80% de los billetes de pasajeros para los trayectos con origen o destino Algeciras, gracias, entre



otros, a acuerdos en exclusiva con tres de las cuatro estaciones de servicio de la autopista Málaga-Algeciras, o con el 75% de los puestos de venta en la Estación Marítima del puerto de Algeciras.

- El mercado geográfico no puede incluir a todas las líneas que discurren entre la Península y el Norte de África, puesto que sólo determinadas líneas pueden operar como sustitutivas de otras. Así, dentro del tráfico marítimo del Estrecho, debería distinguirse entre los mercados que, en opinión de este interesado, integrarían las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger, por un lado, y Almería-Nador, Almería-Melilla, y Málaga-Melilla, por otro; correspondiéndose a dos zonas muy definidas de Marruecos (cornisa atlántica-este) como destino final del pasajero.
- Ello se debería, según este interesado, a que, en un trayecto de Europa a Marruecos, dada la similitud de las distancias entre el probable punto de origen y los distintos puertos disponibles, y la facilidad de tránsito de las comunicaciones terrestres europeas, el viajero escogerá la línea marítima que le deje más cerca del punto de destino en Marruecos.
- Adicionalmente, este interesado puntualiza que el Acuerdo que tenía suscrito con otras líneas para operar la líneas entre Valencia y Marruecos ha expirado en la actualidad.
- Finalmente, IMTC recuerda que, según su criterio, la posibilidad de que TRASMEDITERRÁNEA se adjudique el contrato del Estado para prestar servicios de transporte marítimo en líneas de interés público, como la de Algeciras-Ceuta, es un “elemento distorsionador de la competencia, al permitir que el adjudicatario opere en temporada baja con una seria ventaja sobre sus competidores más directos al tener cubiertos determinados costes fijos, en los que en todo caso incurriría en una explotación normal.”

### **5.2.3. Información de la ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS USUARIOS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE CEUTA (ASECAR)**

Mediante escrito recibido en el Tribunal el día 5 de junio de 2006, ASECAR expuso su criterio en relación a la operación de concentración referida, en la que resaltan las siguientes consideraciones:



- Ceuta es una ciudad cerrada entre el mar y Marruecos (que “no dispone de Aduana comercial con esta ciudad”), debiendo recibir su abastecimiento exclusivamente por vía marítima.
- Las compañías que son Parte en la presente operación de concentración “realizaron la práctica totalidad del tráfico de carga en 2005”.
- En estas circunstancias, la materialización de la operación sin medidas correctoras efectivas podría conllevar una “clara posición dominante que eliminara de hecho la libre competencia”
- Adicionalmente, de ganar una de las dos compañías navieras que son parte en la concentración el Concurso con el Estado para garantizar el tráfico marítimo en la línea de interés general Algeciras-Ceuta-Algeciras, se produciría “al consorcio de ambas compañías una inyección económica que la separaría en conjunto de cualquier otro competidor” en la línea de carga mencionada.

Por ello, ASECAR solicita que se adopte una decisión que garantice la libre competencia en el tráfico de carga Algeciras-Ceuta-Algeciras.

### **5.3. Alegaciones del notificante**

Con fecha 9 de junio, TRASMEDITERRÁNEA formula diversas alegaciones resumidas a continuación.

Con carácter introductorio, TRASMEDITERRÁNEA indica que entre los destinatarios de la Nota sucinta, “la inmensa mayoría de las entidades consultadas no se opone a la realización de la operación notificada”. El Notificante destaca la respuesta de la DGMM que señala que diversos factores que concurren en los mercados afectados pueden ofrecer “una perspectiva favorable de la operación de concentración”. Adicionalmente, se señala que tampoco se han recibido manifestaciones negativas o desfavorables por parte de las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla ni de “alguno de los principales competidores de TRASMEDITERRÁNEA y EUROFERRYS”.

#### **5.3.1. Información relativa a los puntos de venta de billetes en el puerto de Algeciras y en las vías de acceso a dicho puerto**

- TRASMEDITERRÁNEA indica que, a diferencia de lo indicado por BALEARIA, existen al menos 24 puntos de venta de billetes de pasajeros en la ruta



utilizada por la gran mayoría de los emigrantes magrebíes que atraviesan la península en su dirección hacia Algeciras, de los que, en la actualidad, tan sólo 6 corresponden a EUROTRAS y 3 a Asesores Turísticos del Estrecho, S.A. (“ATE”).

- Existen al menos 36 puntos de venta de billetes en la estación marítima del puerto de Algeciras (y no 16, como sostiene BALEARIA), de los que tan solo 3 corresponden a TRASMEDITERRÁNEA, 3 a EUROFERRYS y 2 a EUROTRAS. Es decir, aproximadamente el 80% de los puntos de venta de billetes existente en este puerto corresponden a otras compañías marítimas o agencias de viajes distintas de las empresas parte en la operación de concentración analizada.

### **5.3.2. Información relativa a la adquisición de EUROTRAS y la presencia de TRASMEDITERRÁNEA en las agencias de viajes**

- En opinión de TRASMEDITERRÁNEA, la adquisición de una empresa como EUROTRAS, con un volumen de negocios de apenas 800 mil Euros y con una cuota marginal en la venta de billetes de transporte marítimo, no puede “tener mucha importancia y trascendencia”.
- La presencia de TRASMEDITERRÁNEA en este sector se limita a un 80% del capital social de ATE, una agencia que comercializa menos del 5% de los billetes de los pasajeros transportados en las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger (y que ni siquiera cuenta con un punto de venta en el puerto de Algeciras)
- La operación analizada no afecta a la actividad de agencia de viajes que los accionistas de EUROFERRYS y EUROTRAS desarrollan a través de diversas sociedades, que no forman parte del grupo de empresa de las sociedades objeto de adquisición. TRASMEDITERRÁNEA indica que “estas agencias de viaje seguirán actuando en el mercado como terceros independientes respecto de TRASMEDITERRÁNEA y EUROFERRYS, sin que se haya llegado a ningún pacto o acuerdo de exclusividad o preferencia en relación con la venta de billetes de estas compañías”.

### **5.3.3. Información relativa a la disponibilidad de atraque en el puerto de Ceuta**

- TRASMEDITERRÁNEA señala que en la actualidad existen siete atraques disponibles en el puerto de Ceuta, de los que cuatro están destinados al embarque y desembarque de buques mixtos de pasaje y carga. Cada una de las compañías que en la actualidad prestan servicios de transporte de pasajeros en el puerto de Ceuta tiene concedido el uso exclusivo de uno de



estos atraques en régimen de exclusividad, reservándose la Autoridad del puerto de Ceuta el uso del cuarto atraque.

- En opinión de TRASMEDITERRÁNEA, “la disponibilidad de este cuarto atraque 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 una escasez de infraestructuras”.
- Adicionalmente, TRASMEDITERRÁNEA indica que “corresponderá a esta Autoridad decidir sobre el mejor uso de las instalaciones portuarias, otorgando y revocando las concesiones necesarias, de conformidad con lo dispuesto en la normativa aplicable”.

#### **5.3.4. Alegaciones relativas a la delimitación del mercado y a la adquisición de cuotas**

- TRASMEDITERRÁNEA manifiesta su discrepancia en cuanto a las diferentes delimitaciones geográficas utilizadas por los agentes consultados para estimar cuotas de mercado, indicando que “tanto por lo que se refiere a la demanda de servicios de transporte de pasajeros (principalmente formada por emigrantes magrebíes) como a la de servicios de transporte de mercancías, existe una sustituibilidad plena entre las distintas líneas que unen la Península con el Norte de África.”
- Las empresas marroquíes “ejercen una fortísima presión competitiva en la zona, transportando más del 28% de los pasajeros que transitan entre la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla y más del 57% del transporte de mercancías”.
- Las estimaciones de tráfico aportadas por la Autoridad del puerto de Algeciras y la DGMM se desprende que la única línea en la que la operación notificada tendrá por resultado un porcentaje superior al 50% sería la línea Algeciras-Ceuta.
- En opinión de TRASMEDITERRÁNEA este porcentaje no resulta significativo, debiendo valorarse que:
  - La operación notificada no permitirá eliminar la competencia en ninguna de las líneas afectadas, incluida la línea Algeciras-Ceuta.
  - La mayoría de los usuarios de la línea Algeciras-Ceuta también podrían optar por los servicios prestados por otras compañías marítimas en otras líneas cercanas, como la línea Algeciras-Tánger. “La mayoría de la demanda en la línea Algeciras-Ceuta (50%) está formada por emigrantes magrebíes que constituyen, a su vez, prácticamente el 100% de la demanda de la línea Algeciras-Tánger”.



- Se considera que la próxima apertura del puerto de Tánger-Med, a escasos 25 km. de Ceuta (y 30 km. de Tánger) incrementará la competencia en la zona.
- No existen barreras de entrada<sup>14</sup> para los nuevos operadores que deseen comenzar a prestar servicios en esta zona, ya sean administrativas o de cualquier otro tipo, como así lo ha destacado la propia Dirección General de la Marina Mercante y el Servicio en su informe<sup>15</sup>.
- El acuerdo de interlineado también prevé la celebración de consultas con el Consejo de Consumidores y Usuarios en relación con las condiciones y calidad de los servicios prestados, “lo que sin duda impedirá el incremento de las tarifas por encima de niveles competitivos”.

### 5.3.5. Información relativa al contrato de servicios públicos de transporte marítimo

- Respecto al contrato del Estado para cubrir el Servicio de Líneas de Interés Público. Fachada Península-Ceuta y Melilla<sup>16</sup>, el Notificante indica que “cualquier compañía marítima, y no solo TRASMEDITERRÁNEA, podría resultar adjudicataria del nuevo contrato del Estado para la prestación de servicios públicos marítimos para el transporte de pasajeros” para garantizar la suficiencia de las comunicaciones marítimas entre la Península y los puertos de Ceuta y Melilla<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> En este sentido, TRASMEDITERRÁNEA indica que en el transporte de mercancías o de pasajeros, “no existe la más mínima fidelidad del consumidor, no jugando la marca ninguna relevancia”. “La mejor prueba de ello es precisamente la intercambiabilidad de billetes solicitada por los usuarios en esta zona. En particular, debe recordarse que la principal demanda de servicios de transporte de pasajeros está formada precisamente por emigrantes magrebíes que normalmente embarcan en el primer buque que sale del puerto, independientemente de la compañía que lo opere”.

<sup>15</sup> TRASMEDITERRÁNEA, opina que “el acuerdo de interlineado (recientemente aprobado por ese Tribunal mediante Resolución del TDC de 30 de mayo de 2006, expte. A354/05, Acuerdo Interlínea Algeciras-Ceuta), que prevé la participación en el mismo de cualquier operador que, cumpliendo ciertos requisitos mínimos, así lo solicite, contribuirá a facilitar la prestación de servicios en la línea por parte de otras compañías marítimas”.

<sup>16</sup> Vid. BOE (13.04.2006) [www.boe.es/boe/dias/2006/04/13/pdfs/B03840-03840.pdf](http://www.boe.es/boe/dias/2006/04/13/pdfs/B03840-03840.pdf) y DOUE (21.04.06), Documento 2006-80993-ES [ted.europa.eu](http://ted.europa.eu). Los pliegos se encuentran en la página Web del Ministerio de Fomento, dentro de los concursos de asistencia técnica o servicio convocados por la DGMM. [www.fomento.es](http://www.fomento.es)

<sup>17</sup> TRASMEDITERRÁNEA indica que las bases del concurso se publicaron en el BOE y en el DOUE, finalizando el plazo establecido para presentar ofertas el pasado 22 de mayo de 2006. Debe señalarse que el pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato indica que en el sobre 2 debe incluirse “Documento que acredite la inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras para



- Se indica que “este contrato no implica una ventaja competitiva en la zona y, en particular, en la línea Algeciras-Ceuta, ya que el precio a percibir del Estado se destina íntegramente a cubrir el sobre-coste por las obligaciones de servicio impuestas a la compañía beneficiaria”.
- “La práctica totalidad del sobre-coste se genera por la obligación impuesta a la empresa adjudicataria de prestar servicios de alta velocidad en las líneas Almería-Melilla y Málaga-Melilla, servicios que no son rentables y que, de no existir este contrato administrativo, no se prestaría por ninguna otra naviera”.
- “El sobre-coste generado en la línea Algeciras-Ceuta es prácticamente inexistente, ya que tan solo se exigen 2 viajes diarios en temporada baja y 3 viajes diarios en temporada alta, que se ven ampliamente superados por la oferta comercial actual de cualquiera de las compañías marítimas que operan en la línea”.
- En todo caso, TRASMEDITERRÁNEA indica que “la presencia de diversos operadores que cubren actualmente las líneas que unen el puerto de Ceuta con la Península, como Buquebús o la propia EUROFERRYS, es la prueba más clara de que el contrato con el Estado no implica una ventaja competitiva sustancial”<sup>18</sup>.

---

compañías españolas o lo necesario para acreditar su personalidad jurídica como naviera, para las de la Unión Europea no españolas”.

<sup>18</sup> El Tribunal ha observado que la cláusula 20.1 segundo párrafo (Modificaciones contractuales) del Pliego de Cláusulas Administrativas particulares indica que: *Particularmente, se entiende que será causa justificativa de la modificación del contrato la ausencia de las condiciones previstas por la normativa reguladora del Régimen Jurídico de las Líneas Regulares de Cabotaje Marítimo y de las Navegaciones de Interés Público, es decir, la existencia de una oferta adecuada en cantidad y calidad, en algunos o cualesquiera de las líneas objeto del presente contrato. Vid. [www.fomento.es/NR/rdonlyres/7436B07E-AB9D-4651-87DB-FA43F618E2E5/19892/Pliego\\_Clausulas\\_administrativas\\_1junio2006.pdf](http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/7436B07E-AB9D-4651-87DB-FA43F618E2E5/19892/Pliego_Clausulas_administrativas_1junio2006.pdf)*



## 6. MERCADOS RELEVANTES.

La definición del mercado relevante, desde la doble perspectiva del producto o servicio y área geográfica, tiene un significado esencial en el control de concentraciones.

Para conocer si una operación de concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva resulta necesario calcular el poder de mercado de las empresas participantes en la concentración y de la empresa o empresas resultantes en aquellos mercados donde desarrollan su actividad.

La definición del mercado o los mercados relevantes permite al Tribunal, y en general a las autoridades de defensa de la competencia, identificar a los competidores de las empresas partícipes en la operación. De este modo, se puede analizar el poder de mercado determinando las posibles restricciones que los competidores imponen al comportamiento autónomo de la empresa notificante, limitando, en definitiva, su capacidad de actuar con independencia de las presiones de la competencia efectiva.

En los análisis de concentraciones, una primera aproximación a la determinación del poder de mercado se realiza, tradicionalmente, analizando las cuotas de participación en los mercados relevantes tanto en cantidades como en valor, es decir, tanto en unidades físicas como en volumen de facturación de las empresas. En el presente caso, la similitud de las tarifas de las distintas compañías para una misma línea y la homogeneidad de las respectivas demandas, implican, desde el punto de vista de la defensa de la competencia, la práctica equivalencia de los cálculos en valor (facturación en euros) o en volumen (metros lineales de carga, número de pasajeros o número de vehículos). No obstante, en aquellos casos en los que el mercado de producto delimitado incluya a más de una línea, el Tribunal acudirá, cuando la información lo permita, a ambas dimensiones.

Por otro lado, el Tribunal considera necesario subrayar que el cálculo de las cuotas de mercado tiene un carácter instrumental, siendo el objetivo de este ejercicio la estimación del poder de mercado<sup>19</sup> de la empresa o empresas participantes en la

---

<sup>19</sup> En Teoría Económica, el indicador fundamental del ejercicio del poder de mercado es el margen precio-coste marginal que mide la diferencia entre los precios de mercado y los costes marginales. Habitualmente, este margen se mide a través del Índice de Lerner ((precio-coste marginal)/precio). Debido a que los costes marginales suelen ser información privada de las empresas y a las dificultades informativas para la obtención de los mismos, las autoridades de defensa de la competencia acuden a indicadores como el Índice Herfindahl-Hirschmann (IHH) que mide la concentración de la oferta, variable frecuentemente correlacionada con el poder de mercado. Adicionalmente, bajo ciertas hipótesis (fundamentalmente costes marginales constantes e inexistencia de limitaciones de



operación de concentración para, posteriormente, apreciar si el proyecto u operación de concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado<sup>20</sup>.

### 6.1. Mercado de producto.

De acuerdo con la Comisión Europea, el mercado de producto comprende todos aquellos productos y/o servicios que son considerados por el consumidor como intercambiables o sustituibles, en atención a las características de los productos, su precio y el uso al que están destinados<sup>21</sup>.

Para la delimitación del mercado de producto desde el punto de vista de la defensa de la competencia, el criterio generalmente adoptado por las autoridades de competencia y, específicamente, por este Tribunal, es el análisis de la sustituibilidad de la demanda a partir del tipo de producto que venden las empresas afectadas, complementando en su caso este análisis con la posibilidad de sustituibilidad de la oferta y la competencia potencial<sup>22</sup>.

La operación de concentración referida se inscribe dentro del sector económico del transporte marítimo, que, en sentido amplio, comprendería el conjunto de actividades económicas destinadas a posibilitar el tráfico de viajeros y mercancías a través del mar.

Dentro de este sector, se pueden distinguir diversas actividades en las distintas fases del negocio marítimo. Dichas actividades, frecuentemente de naturaleza portuaria, como pueden ser las de consigna, practicaje, agencia de aduanas, estiba y desestiba o remolque, surgen para dar satisfacción especializada a ciertos aspectos relacionados con el hecho mismo del transporte y, en este caso, no se considerarán

---

capacidad), puede demostrarse que el IHH dividido entre la elasticidad de la demanda es igual a los índices de Lerner en el equilibrio de Cournot. *Vid.* TIROLE, *The Theory of Industrial Organization*, páginas 221-223.

<sup>20</sup> *Vid.* art. 16.1 Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.

<sup>21</sup> *Vid.* Comunicación de la Comisión Europea sobre la definición del mercado relevante en referencia a la legislación de competencia comunitaria, DO OJ C 372 de 9/12/1997, punto II.

<sup>22</sup> *Vid.* Igualmente, la Comunicación de la Comisión Europea sobre la definición del mercado relevante (*op. cit.*), punto II.



comprendidas en el mercado de producto afectado por la presente operación de concentración<sup>23</sup>

Así, el transporte marítimo quedaría conceptualizado como el servicio mediante el cual se transportan bienes o personas de un punto a otro a través del mar<sup>24</sup>, utilizando el buque como medio de transporte.

El Tribunal<sup>25</sup>, en coincidencia con la Comisión Europea<sup>26</sup>, ha indicado consistentemente que el tráfico marítimo puede dividirse, a su vez, en tráfico irregular (o tráfico *tramp*) y tráfico de línea regular, en atención a las características diferenciales que ambos presentan:

- El tráfico *tramp* se caracteriza por la negociación caso a caso de las condiciones de transporte, de acuerdo con los intereses del fletador, sin que existan rutas ni horarios previamente fijados<sup>27</sup>. El tráfico marítimo irregular se da fundamentalmente en el transporte de mercancías, a diferencia del de pasajeros, donde funciona casi exclusivamente el transporte regular. Normalmente, se utiliza para transportar a granel ciertas mercancías secas o líquidas (petróleo, minerales, cereales). Los buques pueden estar específicamente diseñados para este transporte, en particular cuando la mercancía a transportar es homogénea y ocupa toda o la mayor parte de la capacidad disponible en el buque.

---

<sup>23</sup> Estas actividades de manipulación de mercancía suelen incluirse como objeto de la prestación en los contratos de transporte marítimo entre la empresa naviera y el demandante del servicio de transporte. Sin embargo, en estos casos el objeto propio del contrato sigue siendo el servicio de transporte.

<sup>24</sup> Esto implica excluir del ámbito del transporte marítimo a la navegación que discurre íntegramente por aguas interiores, como lagos, ríos, aguas continentales, y también las aguas marítimas interiores, como rías o bahías.

<sup>25</sup> Vid. expedientes de concentración del Tribunal C75/02 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA y C84/04 BALEARIA/UMAFISA. En materia de prácticas prohibidas, Vid. por todos, expediente 29/91, INTERCAN de 17 de septiembre de 1993. [www.tdcompetencia.es](http://www.tdcompetencia.es)

<sup>26</sup> Entre otros, ver los recientes casos de la Comisión M.3576 ECT/PONL/EUROMAX, M.3829 MAERSK/PONL, M.3863 TUI/CP SHIPS y M.3973 CMA CGM / DELMAS.

<sup>27</sup> Así, las condiciones de la prestación se negocian caso por caso de acuerdo con la autonomía de la libertad de las partes y se plasman en el llamado contrato de fletamento, independientemente de que las pólizas de fletamento (en las cuales se documentan los contratos de este tipo) estén estandarizadas. Vid. a este respecto BOET SERRA, Elena, 2000, *La libre competencia en el transporte marítimo*, J.M. Bosch Editor, p. 49



- El transporte de línea o regular está caracterizado por la regularidad de sus servicios<sup>28</sup>, los cuales se prestan a través de unas condiciones de transporte previamente establecidas (los términos de línea o *liner terms*)<sup>29</sup>, con horarios y rutas fijos, anunciados públicamente. Su demanda es muy diversa, tanto en tipos de mercancías transportadas como en variedad y número de clientes. El tráfico de línea es el más empleado para el transporte de personas, siendo también corriente para el de mercancías en cantidades pequeñas o medianas cuando éstas, por sí solas, no llenan un buque o una parte sustancial del mismo en condiciones económicamente eficientes.

El operador de transporte marítimo de línea regular se configura como un transportista público o *common carrier*<sup>30</sup>, esto es, presenta la capacidad de transporte público, permanente, abierta a todos los usuarios sobre unas bases no discriminatorias establecidas previamente y con unos precios no negociables, anunciados de antemano<sup>31</sup>.

A partir de esta distinción, y en coincidencia con los precedentes nacionales, comunitarios, el informe del Servicio y la notificación presentada<sup>32</sup>, procede excluir el transporte *tramp* de los mercados de producto delimitados en la presente operación de concentración, ya que las referidas especificidades de dicha modalidad impiden, con carácter general, su sustituibilidad con el tráfico marítimo regular.

Por otra parte, resulta igualmente pacífico, en atención a los precedentes nacionales y comunitarios que, en términos de competencia, el mercado de transporte marítimo de carga o mercancías constituye un mercado distinto al de transporte de pasajeros<sup>33</sup>. Ello está motivado porque:

---

<sup>28</sup> La normativa española en la materia viene reconociendo que la regularidad resulta una característica inherente al tráfico de línea. Véase la Exposición de motivos del Real Decreto 720/1984, de 28 de marzo, sobre ordenación del transporte marítimo regular (BOE 13.04.1984).

<sup>29</sup> El contrato de transporte marítimo de línea es un contrato de adhesión, en el que las condiciones del servicio, incluido el precio del transporte, no se negocian entre las partes, sino que son fijadas previamente por el transportista. La aceptación de la demanda se acredita bien mediante la compra del pasaje, bien mediante un conocimiento de embarque.

<sup>30</sup> El *common carrier* se diferencia del *private carrier*, que opera exclusivamente en beneficio de una o varias empresas y no ofrece sus servicios al público con carácter general.

<sup>31</sup> Si bien, en el transporte de mercancías, las condiciones, y en especial el precio, se negocian cada vez más caso por caso, particularmente cuando se trata de grandes cantidades.

<sup>32</sup> Página 19 de la notificación, párrafo segundo.

<sup>33</sup> Vid. C75/02 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA y C84/04 BALEARIA/UMAFISA.



- Por el lado de la demanda, ambos transportes satisfacen necesidades diferentes, a demandantes distintos. Mientras que en el transporte de pasajeros el demandante es el consumidor final, con la intermediación habitual de una agencia de viajes; en el transporte de carga, la mercancía en cuestión está generalmente destinada a su posterior venta, mostrando el servicio de transporte una mayor elasticidad precio. Dichas demandas no resultan sustituibles entre ellas.
- Por el lado de la oferta, los instrumentos necesarios para operar uno y otro tipo de transporte son distintos<sup>34</sup>, no resultando económicamente viable que, ante un incremento de precios moderado y no transitorio, los operadores que se dedican a este tipo de actividades puedan movilizar en el corto plazo recursos para adaptarse a las nuevas condiciones de demanda de producto.

Por otro lado, aunque EUROTRAS, una de las empresas objeto de la operación de concentración, opera en el sector de las agencias de viajes, dado su carácter accesorio y escaso volumen de negocio, y con independencia de la posible consideración como barrera a la entrada, no se delimitará, en esta ocasión, el mercado relevante al que pudiese pertenecer dicha actividad.

En definitiva, atendiendo a los productos y servicios que pueden considerarse como sustitutivos debido a las características intrínsecas de éstos, sus precios y sus usos habituales, se puede indicar que el mercado de transporte marítimo regular de carga general y el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros<sup>35</sup>, constituyen, actualmente, mercados de productos separados, tanto por las diferentes características de estos servicios, como por las especificidades de los clientes que acceden a ellos.

### **6.1.1. Transporte marítimo regular de carga general.**

El servicio de transporte marítimo de carga general consiste en el desplazamiento en buque de una mercancía a través del mar entre dos puertos determinados<sup>36</sup> que el cliente encarga al fletador del barco. Para la prestación del servicio, el transporte conlleva diferentes actividades portuarias de manipulación de la mercancía, muchas de las cuales, como la carga, estiba, desestiba y descarga, suelen incluirse como

---

<sup>34</sup> En particular, en el caso de los buques, los cuales, incluso cuando cubren ambos tipos de transporte, tienen acotados los espacios dedicados a carga y a pasajeros.

<sup>35</sup> Incluyendo los vehículos y otras propiedades que, en su caso, puedan acompañar a los viajeros en régimen de equipaje.

<sup>36</sup> Con carácter general, dichos puntos no se corresponden con el origen inicial y destino final de la mercancía, siendo habituales los transportes intermodal y multimodal.



prestaciones adicionales en los contratos de transporte marítimo entre la empresa naviera y el demandante del servicio.

En la actualidad, el transporte marítimo de carga general no es sustituible, desde el punto de vista de la defensa de la competencia, con otros medios de transporte<sup>37</sup>:

- En general, el transporte por carretera, y específicamente en este caso, no constituye un medio sustitutivo al transporte marítimo debido a que las características geográficas de las rutas marítimas no permiten acometer, en su totalidad, el trayecto por carretera. En muchas ocasiones estos medios de transporte son complementarios, dentro del transporte intermodal o multimodal de mercancías.
- Por lo que respecta al transporte aéreo, su reducida capacidad de carga, y los altos costes unitarios en comparación con el transporte marítimo, motivan que las características de la demanda de una y otra modalidad sean distintas, en función del precio y del tipo de mercancía.

Dentro del transporte regular de mercancías, en atención a la modalidad de carga, es posible distinguir<sup>38</sup> entre transporte de graneles (*bulk cargo*) y transporte de mercancías diversas o de carga general (*general cargo*):

- La carga completa o a granel comprende el transporte marítimo de mercancías homogéneas cuyo volumen es suficiente para llenar toda o gran parte de la capacidad disponible de un buque. Dentro de la carga a granel el sector distingue entre graneles secos (*dry bulk*) y graneles líquidos (*liquid bulk*). Ni el notificante ni las empresas adquiridas se encuentran presentes en este segmento.
- La carga general, también llamada carga fraccionada, comprende mercancías de naturaleza heterogénea en cantidades relativamente menores que por sí solas no agotan la capacidad del buque o una parte importante del mismo en condiciones económicamente eficientes. El transporte de carga general se realiza básicamente por líneas regulares y se presta, a su vez, en dos formas distintas:

---

<sup>37</sup> Por el contrario, en el transporte de pasajeros debe estudiarse, caso por caso, la posible sustituibilidad con otros medios de transporte.

<sup>38</sup> Entre otros, *Vid.* Casos de la Comisión M.3973 CMA CGM / Delmas y M.3798 NYK/ Lauritzen Cool / LauCool JV.



- a) Transporte de línea mediante contenedores (o *containerised transport*). Dichos contenedores se embarcan o desembarcan en el buque mediante medios de manipulación vertical, como por ejemplo grúas (transporte tipo *LO-LO*)<sup>39</sup>.
- b) Transporte de línea convencional (o *break bulk*), consistente en transportar, de forma convencional y sin contenedor, mercancías diversas en las bodegas abiertas de los buques, donde se apilan las mercancías hasta agotar la capacidad de la bodega. Esta modalidad se suele denominar “carga rodada”, ya que la manipulación de la carga es horizontal, generalmente mediante camiones o plataformas. El transporte suele realizarse en buques tipo *RO-RO*<sup>40</sup>, en ferrys configurados para el transporte de pasaje y vehículos en régimen de equipaje, en buques tipo *RO-LO* (con bodegas acondicionadas para el transporte de carga rodada con manipulación horizontal a través de rampas y contenedores sobre cubierta con manipulación vertical) o en buques tipo *RO-PAX* (buques mixtos de carga y pasaje)<sup>41</sup>.

En decisiones previas<sup>42</sup>, el Tribunal ha indicado que el transporte a granel no es sustituible con otros tipos de transporte marítimo. En particular, no constituye una alternativa al transporte de carga general para el usuario representativo del transporte contenedorizado.

---

<sup>39</sup> *Lift-On Lift-Off*.

<sup>40</sup> *Roll-On Roll-Off*

<sup>41</sup> Adicionalmente, podría hablarse de una tercera categoría de transporte marítimo regular de mercancías: el transporte especializado de neograneles (*neo-bulk*), consistente en el traslado de determinadas mercancías (por ejemplo, productos siderúrgicos) que pueden por sí solas llenar un buque o parte de él. Véase, a este respecto, BOET SERRA *op.cit.* página 75. Respecto de este tipo de transporte que cubre una demanda homogénea, los precedentes (por ejemplo, la Comisión Europea en su Decisión de 19 de octubre de 1994, Asunto TAA, considerando 44; o el propio Tribunal en el Asunto INTERCAN, ya citado) afirman que no es posible predicar su sustituibilidad con las restantes modalidades de transporte de línea regular, que cubrirían una demanda heterogénea, debido a la necesidad de contar con buques especiales para su operación. Constituiría ésta, por tanto, una categoría que presentaría ciertas similitudes con la carga a granel, que en todo caso se excluiría del mercado de transporte marítimo de carga general.

<sup>42</sup> *Vid*, por ejemplo, la Resolución del Tribunal de 19 de octubre de 1993, asunto BALCON (Expediente 27/91).



Finalmente, en línea con los precedentes anteriores<sup>43</sup>, el Tribunal considera, para el presente supuesto, suficientemente sustituibles el transporte en línea en contenedores y el transporte de línea convencional, debido a que la naturaleza actual de las infraestructuras y los servicios portuarios en las rutas de origen y destino analizadas reducen considerablemente las ventajas económicas del transporte en contenedor frente al convencional, originando que ambos servicios se encuentren incluidos en el mismo mercado de producto.

En consecuencia, se considera que el transporte marítimo regular de mercancías de carga general, tanto mediante carga rodada como mediante contenedores, es un mercado de producto relevante en esta operación de concentración.

### **6.1.2. Transporte marítimo regular de pasajeros.**

El servicio de transporte marítimo regular de pasajeros consiste en la realización de un trayecto marítimo determinado<sup>44</sup> mediante la asignación al pasajero de un espacio adecuado para el tránsito<sup>45</sup> y, en su caso, el transporte del vehículo en régimen de equipaje<sup>46</sup>.

El Tribunal, en coincidencia con el Servicio, considera que el demandante representativo del servicio en esta zona, el límite marítimo entre Europa Occidental y África, presenta unas características propias que influyen en la determinación del mercado de producto. Entre otras:

- Se trata, mayoritariamente, de emigrantes norteafricanos (marroquíes y argelinos, fundamentalmente) que tienen fijada su residencia en alguno de los

---

<sup>43</sup> Tanto el Tribunal como la Comisión Europea han subrayado anteriormente que existe, con carácter general, cierta sustituibilidad entre ambos, Véase el Expediente de concentraciones C75/02, ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA o, en materia de autorizaciones singulares el Fundamento de Derecho 5 del Expediente A 290/01, Conferencia Marítima Península-Canarias de 18 de febrero de 2003. En el ámbito comunitario, *Vid.* Asunto CEWAL, Decisión 93/82/CEE, de 23 de diciembre de 1992, DOCE L, núm. 34, de 10 de febrero de 1993, considerandos 8 a 12.

<sup>44</sup> En esta operación, la separación entre el Sur de España y el Norte de África.

<sup>45</sup> Este espacio adecuado para el tránsito no es homogéneo en todas las líneas analizadas en la presente operación, entre otros motivos, debido a la distinta duración de los trayectos. En el caso de los trayectos más largos (Almería-Nador, Alicante-Orán) el pasajero pernocta en camarote, repercutiendo dicha prestación en el precio.

<sup>46</sup> El Tribunal ha considerado, al igual que la Comisión Europea, que el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros incluye también el transporte de vehículos en régimen de equipaje. *Vid.* por ejemplo, el informe de concentración C84/04, BALEARIA/UMAFISA.



Estados Miembros de la UE<sup>47</sup> y regresan a sus países de origen durante el período vacacional. El lugar de destino no suele coincidir con la localidad de desembarque<sup>48</sup>.

- Un porcentaje significativo de pasajeros (>80% en algunas líneas) factura el vehículo empleado para realizar el trayecto entre el punto de origen y el de embarque y entre el punto de desembarque y el de destino<sup>49</sup>. Con frecuencia, junto al vehículo se transportan grandes cantidades de equipaje<sup>50</sup>.
- Otra parte significativa de la demanda, especialmente en las líneas con origen o destino en las Ciudades Autónomas, está constituida por los españoles residentes en Ceuta o Melilla, que utilizan los servicios de cabotaje en sus desplazamientos desde o hacia la Península<sup>51</sup>.

En primer lugar, el Tribunal, estima que, aunque existen precedentes comunitarios y nacionales que, en determinados casos, aceptan la sustituibilidad entre el transporte marítimo y otros medios de transporte, no puede aceptarse dicha delimitación del mercado de producto en la operación analizada por las siguientes razones:

- En los casos del transporte por carretera y ferroviario<sup>52</sup>, la ausencia de comunicación directa por estos medios entre el Sur de España y el Norte de África elimina dicha posibilidad.
- En el supuesto del transporte aéreo:
  - o Las características del consumidor magrebí, especialmente, la elevada propensión a realizar el desplazamiento en familia, con vehículo automóvil y numeroso equipaje, impide considerar económicamente sustituibles las rutas aéreas con el transporte marítimo<sup>53</sup>. Esta falta de

---

<sup>47</sup> Crecientemente, dichos emigrantes tienen a España como punto de origen.

<sup>48</sup> Con la excepción de los españoles residentes en Ceuta y Melilla.

<sup>49</sup> Las necesidades que debe satisfacer el transporte marítimo en esta zona son diferentes, en consecuencia, de aquellas en los trayectos entre la Península y las Islas Baleares, por ejemplo.

<sup>50</sup> Las rutas marítimas entre la Península y el Norte de África presentan una elevada relación vehículos/pasajeros, a pesar de la importancia del autocar en estos trayectos. Según estimaciones del notificante, en 2005, se embarcó un vehículo por cada 5 pasajeros.

<sup>51</sup> Véase la delimitación de mercado geográfico.

<sup>52</sup> Vid. Caso de la Comisión M.1651 MAERSK/SEA-LAND, respecto a la posible sustituibilidad con el transporte por carretera. Así mismo, Vid. Casos de la Comisión IV/36.253 P & O STENA LINE I, COMP/D2/37.939 P&O STENA LINE II y M.2838 P & O STENA LINE (HOLDING) LIMITED en los que se determina la sustituibilidad entre el transporte marítimo en el Canal de la Mancha y el transporte a través del "Eurotúnel".

<sup>53</sup> El Tribunal, en el Expediente C84/04, BALEARIA/UMAFISA estimó que "desde el punto de vista de la demanda los usuarios están dispuestos a pasar del transporte aéreo al marítimo, si la duración del trayecto, la frecuencia en la prestación del servicio y el precio de los distintos medios de transporte son



sustituibilidad no se ve suficientemente contrarrestada<sup>54</sup>, al menos actualmente, por la reciente creación de dos líneas aéreas de bajo coste<sup>55</sup> marroquíes<sup>56</sup>.

- La inexistencia de conexión con Ceuta por vía aérea, elimina dicha posibilidad para el grupo de consumidores representativos formado por los residentes en esta Ciudad Autónoma.

El Tribunal opina que en la presente concentración no concurren las condiciones de similitud en precios, trayectos y periodicidad necesarias para considerar sustituibles, actualmente o a medio plazo, los transportes de pasajeros, marítimo y aéreo, entre el Sur de España<sup>57</sup> y el Norte de África. En consecuencia, el transporte marítimo regular de pasajeros se configura en este caso como un mercado de producto separado.

## 6.2. Mercado geográfico.

La definición de mercado geográfico está íntimamente relacionada con el concepto económico de sustituibilidad partiendo de una doble predicción: cuál va a ser el comportamiento de los oferentes territorialmente próximos ante un hipotético incremento de los precios en el territorio en el que actúan las empresas participantes

---

equiparables". En particular, la similitud en precios que existía en los desplazamientos entre la Península y las Islas Baleares, no se da para el consumidor representativo en el presente caso.

<sup>54</sup> Por el lado de la oferta, las compañías de bajo coste en estos trayectos no están consolidadas, su oferta es limitada, con puntos de origen en el Norte de Europa y no resuelven el problema fundamental del transporte del equipaje (incluido el vehículo).

<sup>55</sup> Dichas aerolíneas operan bajo los nombres comerciales de *Atlas Blue* y *Jet 4 You*:

— *Atlas Blue* opera vuelos desde varias ciudades de Europa (excluida España) hacia los destinos norteafricanos de Marrakech, Tánger, Agadir, Nador, Alhucemas y Oujda. Generalmente suele ser un vuelo diario, a un precio variable de entre aproximadamente 150 y 300 euros, i/v, dependiendo del destino, la fecha y la oferta. [www.atlas-blue.com](http://www.atlas-blue.com)

— *Jet 4 You* es una compañía aérea de bajo coste participada por dos promotores turísticos activos en Marruecos y TUI, el primer grupo turístico integrado de Europa. *Jet 4 You* inició sus operaciones en febrero de 2006, encontrándose su página web en construcción al redactar este informe: [www.jet4you.com](http://www.jet4you.com)

<sup>56</sup> Las líneas aéreas de bajo coste mencionadas sólo operan con ciudades marroquíes. Las malas infraestructuras y las dificultades en la frontera entre Argelia y Marruecos (oficialmente cerrada al elaborar este informe) permiten indicar que la oferta aérea no representa siquiera una alternativa a estudiar por los pasajeros de las líneas marítimas con origen o destino en Argelia (en las que, por otro lado, el trayecto marítimo cubre una mayor distancia y la tarifa de la naviera es más elevada, incrementando sensiblemente los costes por persona).

<sup>57</sup> El Tribunal considera que dicha sustituibilidad podría ser planteable en el caso de Melilla, debido a las características de parte de la demanda con este destino y a la existencia de alternativa aérea al trayecto marítimo (a diferencia de Ceuta, en Melilla operan vuelos a la Península).



en la concentración y, simultáneamente, cuál va a ser el comportamiento de los demandantes ante esa potencial subida de precios.

El Tribunal considera, de acuerdo con la Comisión Europea<sup>58</sup>, que la delimitación del mercado geográfico debe realizarse atendiendo a que las condiciones de competencia sean suficientemente homogéneas, pudiendo distinguirse de otras zonas geográficas próximas.

Al delimitar el mercado geográfico, el Tribunal<sup>59</sup> y la Comisión Europea<sup>60</sup>, han considerado que las condiciones de competencia entre las empresas navieras pueden analizarse en términos de ruta y no necesariamente, en función de las líneas concretas de tráfico, por los siguientes motivos:

- Por el lado de la demanda, debido a que, normalmente, el punto de origen y destino no coincide con las localidades adyacentes al puerto, debiendo completarse el trayecto con otros medios de transporte.
- Por el lado de la oferta, debido a la posible movilidad de la flota que permitiría a las navieras explotar diversas líneas dentro de una misma zona en función de las condiciones de la demanda o del nivel de competencia.

No obstante, en este caso, en algunas líneas concurren características, tanto de demanda como de oferta, significativamente diferenciadas, de forma que el Tribunal considera necesario complementar el estudio global de la ruta de la Península con el Norte de África con el análisis separado de diversas líneas o conjuntos de líneas<sup>61</sup>.

---

<sup>58</sup> Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia (97/C 372/03). DOUE C372 09/12/1997 p. 5 – 13.

<sup>59</sup> Vid. expediente de Concentración C75/02 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA, que distingue las rutas Península-Baleares, Península-Canarias, Sur de España-Norte de Marruecos y tráfico interinsular balear o canario y el expediente C84/04, BALEARIA/UMAFISA. [www.tdcompetencia.es](http://www.tdcompetencia.es)

<sup>60</sup> Vid. los Asuntos comunitarios (fuera del control de concentraciones) DENSKE STATSBANER, SETATENS JAERNVAGER y SCANDINAVIAN FERRY LINES (Nota Informativa IP/92/296, de 18 de mayo de 1992); HANSAFERRY (IV/MAR/35.388, DOCE C 118, de 23 de abril de 1996); DRAGOER-LIMHAMN, (IV/MAR/35.202, DOCE C 350, de 30 de diciembre de 1995) o TRANSBORDADORES GRIEGOS (IV/34.466, DOCE L 109, de 27 de abril de 1999).

<sup>61</sup> El Tribunal ha sentado precedentes en este sentido en autorizaciones singulares y conductas prohibidas. Vid. entre otros, Expediente 561/03, LÍNEAS MARÍTIMAS DEL ESTRECHO 2 y Expediente 25/91, CONFERENCIAS DEL ESTRECHO, que consideró como mercado relevante el transporte marítimo de cabotaje entre Ceuta y los puertos peninsulares indicando en su Fundamento de derecho 8º que *aunque existe una cierta competencia entre las distintas líneas regulares que cubren el Estrecho de Gibraltar, diferente reglamentación del tráfico continental y la existencia de barreras aduaneras impiden que el transporte marítimo a través del Estrecho pueda ser considerado como un único*



En este sentido, de manera preliminar a la delimitación geográfica para cada uno de los mercados de producto, debe indicarse que la concentración concernida incluye distintos tipos de navegación, en función del régimen jurídico aplicable<sup>62</sup>:

- De un lado, en las líneas entre la Península y Ceuta y Melilla (con origen y destino en España) tiene lugar la navegación de cabotaje<sup>63</sup> y más concretamente, la llamada navegación de cabotaje insular<sup>64</sup>.
- De otro lado, en las líneas que transcurren entre la Península y los puertos del Norte de África ajenos a la soberanía española se desarrolla la denominada navegación exterior<sup>65</sup>.

---

*mercado, dado que las condiciones de competencia entre los operadores que cubren los diferentes trayectos no son suficientemente homogéneas, ni los trayectos sustitutivos para todos los usuarios.*

<sup>62</sup> Las principales normas jurídicas sobre navegación, comunitarias y nacionales, que afectan a la presente operación son:

- o Reglamento (CEE) 3577/1992, del Consejo de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros -cabotaje marítimo- (DOCE L364, de 12 de diciembre de 1992).
- o Reglamento (CEE) 4056/1986 del Consejo, de 22 de diciembre, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos (DOCE L378).
- o Reglamento (CEE) 4055/1986 del Consejo, de 22 de diciembre, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DOCE L378).
- o Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE 284, de 27 de noviembre)
- o Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público (BOE 226, de 20 de septiembre).
- o Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE 283, de 25 de noviembre). (En adelante LPEMM)

<sup>63</sup> El Art. 7.2 de la LPEMM, define la navegación de cabotaje como aquella que, no transcurriendo por aguas interiores, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en que un mismo país ejerce su soberanía, con independencia de las aguas en donde transcurra.

<sup>64</sup> El Art. 2.1. del Reglamento 3577/1992, indica que en el caso de España, la navegación de cabotaje insular comprende el tráfico marítimo entre la costa de España y las Islas Baleares, los archipiélagos de Canarias, Ceuta y Melilla (a las que se confiere expresamente idéntico tratamiento que a los puertos de las islas), así como la navegación entre las distintas islas.

<sup>65</sup> El Art. 7.2 LPEMM, distingue entre navegación exterior (la que se efectúa entre puertos o puntos situados en las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas, estén o no estos últimos situados en territorio de la Comunidad Europea) y navegación extranacional (la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción). Ambas son formas de navegación internacional, nomenclatura que se utiliza, con distintos significados, en la normativa comunitaria (Reglamento 4056/1986 y 4058/1986) y en el Derecho convencional internacional (Convención UNCTAD sobre un Código de Conductas de las líneas marítimas).



El hecho de que las ciudades españolas de Ceuta y Melilla constituyan puntos de origen o destino de algunas de las líneas marítimas operadas implica:

- Que una parte significativa de la demanda, los españoles residentes en Ceuta y Melilla, no consideran sustituibles las líneas con origen/destino en estas ciudades con otras líneas en la misma ruta<sup>66</sup>.
- Por el lado de la oferta, la limitación a que compañías de nacionalidad no comunitaria, que pueden incluso estar operativas en las líneas de navegación exterior en esta zona, puedan concurrir directamente<sup>67</sup> prestando el servicio en estas líneas.

Por otro lado, abstracción hecha del régimen particular de Ceuta y Melilla, procede efectuar, diversas consideraciones comunes al mercado de carga y a los de pasajeros respecto de las condiciones que afectan a la competencia en la zona señalada ya que no todas de las líneas de transporte marítimo entre la Península y el Norte de África son sustitutivas:

- Desde el punto de vista de la demanda, el consumidor elegirá la ruta que, en generalmente, le resulte menos gravosa, en términos de tiempo o distancia, trámites aduaneros y/o coste total del transporte.
  - o Las rutas por carretera resultan relativamente intercambiables desde el punto de origen en Europa hasta el puerto español (o en el trayecto contrario)<sup>68</sup>

---

En particular, el tráfico marítimo España-Marruecos está regulado por Convenio de 29 de diciembre de 1979 relativo al transporte marítimo entre España y el Reino de Marruecos, firmado en Madrid, modificado por canje de notas de 30 de diciembre de 1992 y 14 de mayo de 1993, modificación obligada por el Reglamento 4055/1986 (CEE) del Consejo, de 26 de diciembre.

<sup>66</sup> En estos trayectos operan líneas de interés público. Adicionalmente, los residentes cuando contratan los servicios con destino u origen en su ciudad respectiva obtienen menores precios, subvencionados por el Estado. La disposición adicional trigésima sexta de la Ley 30/2005, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2006 (BOE 30.12.2005) incrementa las subvenciones al transporte marítimo para residentes en Ceuta y Melilla al 45% en aquellos viajes realizados entre dichas Ciudades Autónomas y el resto del territorio nacional.

<sup>67</sup> La competencia no comunitaria exigiría el acuerdo con navieras españolas o de otros estados miembro, como el caso de EUROMAROC, que opera con la marca NAUTAS AL-MAGHREB, participada por BALEARIA. NAUTAS ha anunciado públicamente el comienzo de la explotación de la línea Algeciras-Ceuta el 1 de junio de 2006. [www.nautas-almaghreb.com](http://www.nautas-almaghreb.com)

<sup>68</sup> A este respecto, tal y como el interesado IMTC estima en las alegaciones presentadas, si se presupone París como punto de partida el trayecto París-Almería sería similar en tiempo y distancia a París-Algeciras.



- Sin embargo, las infraestructuras por carretera en el Norte de África y la situación en la frontera entre Marruecos y Argelia limitan la sustituibilidad<sup>69</sup> entre las líneas con origen o destino respectivo en estos países<sup>70</sup>.
- Desde la perspectiva de la sustituibilidad de la oferta:
- Aunque la movilidad de la flota sea una característica de la navegación marítima, no es un factor concluyente para la delimitación del mercado geográfico ya que, de hecho, dicha movilidad del buque<sup>71</sup> es igualmente posible para la explotación de rutas claramente situadas fuera de cualquier delimitación aceptable del mercado geográfico; por ejemplo, para el tránsito entre la Península y Canarias o Baleares.<sup>72</sup>
  - Por otro lado, el Tribunal ha encontrado indicios de la existencia, *de facto*, de distintas restricciones<sup>73</sup> a la operación efectiva en determinadas líneas.<sup>74</sup> En particular, entre las líneas con origen y destino Argelia y las que lo tienen en Marruecos<sup>75</sup>.

En definitiva, el Tribunal concluye que, en este caso, las circunstancias de demanda y de oferta permiten constatar la existencia de una dinámica competitiva particular en ciertas líneas que operan la ruta entre la Península y el Norte de África y que debe tenerse en cuenta en el análisis.

---

<sup>69</sup> Los datos analizados por el Tribunal confirman que el consumidor de las líneas marítimas eligen los trayectos marítimos más próximos a su origen o destino de referencia en el Norte de África.

<sup>70</sup> La distancia geográfica existente entre los puertos respectivos y los principales núcleos de población de Marruecos (bien la cornisa atlántica, bien la provincia oriental) y Argelia presenta considerables diferencias.

<sup>71</sup> Aunque dicha movilidad sea un posible factor disciplinador del comportamiento de los operadores presentes y un elemento que facilita la competencia potencial al considerarse conjuntamente con las posibles barreras a la entrada.

<sup>72</sup> El Notificante, implícitamente, reconoce tal posibilidad al indicar que la operación “*permitirá a TRASMEDITERRÁNEA incrementar su flota de buques y dotarla de una mayor flexibilidad y versatilidad para la prestación de servicios de transporte marítimo en las diversas líneas operadas por esta compañía (las líneas que unen la Península con las islas Baleares o con las islas Canarias, las líneas de la zona Sur Estrecho entre la Península y el Norte de África, etc.)*”. Pág. 10 de la notificación al Servicio.

<sup>73</sup> Sin considerar en esta ocasión el particular régimen jurídico para Ceuta y Melilla.

<sup>74</sup> Véanse las diversas cartas remitidas por BALEARIA a la Autoridad portuaria de Algeciras y que acompañan a sus alegaciones, manifestando la imposibilidad de disfrutar debidamente de servicios inherentes a su actividad de transporte, tales como la correcta ubicación y publicidad de sus puntos de venta.

<sup>75</sup> De acuerdo con la información facilitada por el Notificante, el Tribunal constata la ausencia de operadores marroquíes en las líneas con origen y destino Argelia, y viceversa.



### 6.2.1. Mercado geográfico de transporte marítimo regular de carga general.

En relación al mercado geográfico de transporte regular de carga general, deben efectuarse ciertas precisiones del lado de la demanda:

- El ámbito geográfico en el que varios puertos y líneas son sustituibles entre sí es más amplio que en el transporte de pasaje<sup>76</sup>, aunque existan factores a considerar como el área de influencia del puerto<sup>77</sup>, la disponibilidad de la bodega del buque, el precio, los horarios, la frecuencia del trayecto o la existencia de conexiones adecuadas para enlazar el transporte marítimo con otro medio de transporte hasta el destino final.
- 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 países) implican que la ubicación concreta del puerto en el Norte de África no es sustituible para los demandantes 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 Tribunal considera adecuado delimitar como mercados geográficos separados a los efectos de esta concentración las líneas con origen y destino en Marruecos<sup>78</sup> y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, por un lado, y las líneas con origen y destino en Argelia<sup>79</sup>, por otro. El Tribunal no analizará con mayor profundidad estas segundas al no existir solapamiento entre las actividades de las empresas afectadas por esta concentración.

---

<sup>76</sup> Vid. en materia de conductas anticompetitivas, el asunto de la Comisión IV/36.253, P&O STENA LINE (DOCE L 163, de 29 de junio de 1999) y la Decisión de la Comisión TRANSATLANTIC AGREEMENT, de 19 de octubre de 1994 (DOCE L 376 de 31/12/1994), considerando 60 en adelante.

<sup>77</sup> El Tribunal indicó en el Fundamento de derecho 6º del Expte A290/01, CONFERENCIA MARÍTIMA PENÍNSULA-CANARIAS: *En este caso, cada línea o trayecto podría ser un mercado si las condiciones de competencia no fueran homogéneas, por ejemplo, por cuotas de mercado variables de outsiders y Conferencia en las diferentes líneas. El Tribunal admite que para la carga originaria de algunas zonas del interior de la Península puede resultar indiferente el puerto de embarque y que su elección dependerá de las condiciones y costes de cada uno, pero estima que esta indiferencia de elección disminuye hasta anularse para las empresas situadas en las zonas de influencia de cada uno de ellos.*

<sup>78</sup> En caso de una hipotética diferenciación de las líneas con origen y destino en Marruecos occidental de aquellas con origen y destino en Marruecos oriental, los análisis del Tribunal no conducirían a conclusiones distintas.

<sup>79</sup> Almería-Ghazaouet y Alicante-Orán



Por otro lado, aunque no llegue a formar un mercado separado, al haberse detectado diversas particularidades en el tráfico de carga general<sup>80</sup> con destino a Ceuta, el Tribunal estudiará específicamente la estructura de la oferta de transporte marítimo regular de carga general con destino u origen en esta ciudad<sup>81</sup>.

### 6.2.2. Mercado geográfico de transporte marítimo regular de pasajeros

En relación al mercado geográfico del transporte marítimo de pasajeros, la sustituibilidad viene condicionada principalmente por las características del consumidor representativo en las distintas líneas.

El Notificante señala que el lugar de destino del mismo es muy variado y que dicho consumidor puede considerar distintas rutas de paso atendiendo a muy diversos factores como el coste total del transporte, la duración total del trayecto, la frecuencia de salidas y la idoneidad de los horarios de las diversas líneas marítimas.

No obstante, las estimaciones aportadas por el Notificante a solicitud del Tribunal sobre las características de los pasajeros que utilizaron sus servicios entre la Península y el Norte de África, muestran características diferenciadas de la demanda según las distintas líneas.

**Cuadro nº 4**  
**NACIONALIDAD Y RESIDENCIA DE LOS PASAJEROS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN DIVERSAS LÍNEAS DE LA RUTA SUR PENINSULAR – NORTE DE ÁFRICA – 2005 (%)**

LINEAS	PASAJEROS NACIONALIDAD ESPAÑOLA		PASAJEROS NACIONALIDAD NO ESPAÑOLA			PASAJ. CON VEHÍCULO
	RESIDENTES CEUTA/MELILLA	NO RESIDENTES	MARRUECOS	ARGELIA	OTROS	
Málaga-Melilla	60%	5%	35%			30%
Almería-Melilla	50%		50%			38%
Algeciras-Ceuta	45%	5%	50%			n.d.
Almería-Nador			100%			90%
Almería-Alhucemas			100%			90%
Algeciras-Tánger			95%		5%	75%
Almería-Ghazaouet				100%		90%
Alicante-Orán				100%		100%

Fuente: Notificante

<sup>80</sup> En la respuesta a una solicitud de información adicional, el Notificante remitió los diez clientes de transporte de mercancías más significativos por línea. Una parte significativa de dichos clientes sólo contratan el servicio de transporte hacia los puertos de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

<sup>81</sup> Para las líneas con origen o destino Melilla, consideradas aisladamente, la operación no tiene capacidad para obstaculizar el grado de competencia efectiva en el mercado, al no existir solapamiento entre la empresa adquirente y las adquiridas.



<b>Cuadro nº 5 DISTRIBUCIÓN TRIMESTRAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS EN LA RUTA SUR PENINSULAR – NORTE DE ÁFRICA – 2003-2005 (%)</b>									
TRIMESTRE	2003			2004			2005		
	PASAJ.	VEHÍC.	MERC.	PASAJ.	VEHÍC.	MERC.	PASAJ.	VEHÍC.	MERC.
<b>PRIMERO</b>									
%Nº(*)	15,37%	13,96%	23,92%	17,93%	15,55%	27,13%	17,06%	15,70%	25,85%
%EUR	14,79%	13,47%	23,82%	15,93%	14,64%	23,73%	14,37%	12,43%	24,27%
<b>SEGUNDO</b>									
%Nº(*)	21,22%	18,58%	26,93%	18,85%	15,88%	27,02%	17,37%	13,90%	26,95%
%EUR	19,50%	17,63%	26,95%	18,29%	16,28%	25,93%	16,59%	14,13%	25,69%
<b>TERCERO</b>									
%Nº(*)	46,04%	52,31%	20,95%	45,00%	52,13%	20,23%	46,24%	53,26%	22,45%
%EUR	43,33%	53,54%	21,76%	47,20%	53,82%	22,92%	49,86%	56,39%	24,03%
<b>CUARTO</b>									
%Nº(*)	17,38%	15,15%	28,20%	18,22%	16,45%	25,62%	19,33%	17,13%	24,75%
%EUR	22,37%	15,36%	27,47%	18,58%	15,26%	27,42%	19,18%	17,05%	26,01%
<b>Total % Nº o EUR</b>	<b>100,00%</b>								

Fuente: Notificante y elaboración propia.

NOTA (\*) número de personas, vehículos o metros lineales.

El estudio de la información de ambos cuadros y de los datos mensuales facilitados por las partes permite indicar:

- Respecto a las líneas con origen y destino en Marruecos o Argelia:
  - Los pasajeros marroquíes y argelinos utilizan, casi exclusivamente, líneas con origen o destino en sus respectivos países de nacionalidad.
  - Los nacionales españoles, residentes en Ceuta o Melilla, no emplean significativamente estas líneas<sup>82</sup>.
  - Se detecta una pronunciada estacionalidad de la demanda, especialmente en los meses de verano (tercer trimestre) y en pasajeros (incluidos los vehículos en concepto de equipaje).
  - La ratio vehículos/pasajeros es especialmente elevada en estas líneas<sup>83</sup>.

En consecuencia, en las líneas con origen y destino en Marruecos o Argelia, el consumidor representativo es el inmigrante norteafricano, con vehículo, de vacaciones en su país de origen, según el caso.

<sup>82</sup> En especial, las líneas con origen o destino Marruecos más próximas a Ceuta y Melilla (Tánger y Nador, respectivamente) no son utilizadas apreciablemente por residentes en las ciudades autónomas.

<sup>83</sup> Adicionalmente, se mantiene relativamente constante durante todo el año.



- Respecto a las líneas con origen y destino en Ceuta o Melilla:
  - o Las líneas con origen o destino en Ceuta y Melilla transportan una cantidad equivalente de ciudadanos españoles y marroquíes, significando los residentes españoles en estas Ciudades Autónomas el 45% y 50%, respectivamente.
  - o No se registra en dichas líneas una estacionalidad tan pronunciada de la demanda, debido a la elevada proporción de residentes en Ceuta y Melilla en la demanda total.
  - o La estacionalidad de la ratio vehículos/pasajeros y del transporte de extranjeros permite concluir que estas líneas son únicamente sustituibles para los demandantes marroquíes con aquellas que tienen a Marruecos como origen o destino.

Por consiguiente, para los residentes de Ceuta y Melilla, las líneas con origen y destino en las Ciudades Autónomas no son sustituibles con aquéllas que unen el territorio español peninsular con el marroquí<sup>84</sup>. En particular, para los consumidores de Ceuta, el tránsito desde y hacia la Península, en ausencia del posible empleo de la vía aérea, carece de alternativa eficiente.

Por otro lado, para otra parte significativa de la demanda, compuesta por los nacionales marroquíes en tránsito de o hacia su país, dichas líneas sí pueden resultar sustitutivas, existiendo, en consecuencia, una competencia asimétrica entre las mismas, con efectos sobre la delimitación del mercado geográfico relevante en la operación analizada.

En conclusión, en el presente caso, el Tribunal estima necesario analizar los siguientes mercados geográficos en el transporte marítimo de pasajeros:

- El conjunto constituido por todas las líneas que cubren la ruta entre el Sur de la Península y el Norte de África (Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla), exceptuando las que tienen como origen y destino puntos de Argelia<sup>85</sup>.
- Las líneas con origen o destino en Ceuta<sup>86</sup> debido a las peculiaridades que presenta una parte significativa de la demanda<sup>87</sup>.

---

<sup>84</sup> Entre otras razones económicas pueden citarse los trámites aduaneros adicionales si se optase por un trayecto Península-Marruecos-Ceuta (o Melilla) y el menor precio del billete a Ceuta (o Melilla) debido a la subvención pública para residentes.

<sup>85</sup> Alicante-Orán y Almería-Ghazaouet

<sup>86</sup> Línea Algeciras-Ceuta.



### 6.3. Mercados temporales

En diversos precedentes, tanto el Tribunal<sup>88</sup> como la Comisión Europea<sup>89</sup> han distinguido diferentes mercados relevantes de carácter temporal en aquellos casos en que las condiciones de competencia, en un mismo mercado de producto y geográfico, varían significativamente dependiendo del momento considerado.

La operación de concentración analizada plantea la posibilidad de segmentar temporalmente el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje, debido a los siguientes motivos:

- Por el lado de la demanda, la limitada sustituibilidad de este servicio entre el período de verano, en concreto los meses de julio y agosto, y el resto del año<sup>90</sup>.
- Por el lado de la oferta, la diferenciación, en algunas líneas, del marco de competencia entre empresas durante dichos meses<sup>91</sup>.

No obstante, el Tribunal considera que una delimitación más restrictiva del mercado relevante que atendiese a las especificidades temporales indicadas no altera, en el presente caso, la conclusión del análisis. Por ello, el Tribunal, dejando abierta esta posibilidad para futuras operaciones, no procederá, en esta concentración, a dicha delimitación.

---

<sup>87</sup> Para las líneas con origen o destino Melilla, consideradas aisladamente, la operación no tiene capacidad para obstaculizar el grado de competencia efectiva en el mercado, al no existir solapamiento entre la empresa adquirente y las adquiridas.

<sup>88</sup> Vid. Expediente C94/05, GAS NATURAL / ENDESA, para el mercado de restricciones técnicas, dentro de los mercados de generación eléctrica.

<sup>89</sup> Vid. Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo de 14 de febrero de 1978, caso UNITED BRANDS, Asunto 27/76.

<sup>90</sup> Un número elevado de consumidores, en especial de nacionalidad extranjera, demanda el servicio de transporte durante las vacaciones estivales. Los datos facilitados por el Notificante reflejan la estacionalidad de la demanda, incrementándose el transporte de pasajeros, en términos generales, en un 300%, y en algunas líneas de hasta el 1000% en los meses de julio y agosto.

<sup>91</sup> Vid. Expt. A 354/05, Acuerdo Interlínea Algeciras–Ceuta, por el que se autoriza el Sistema de Interlineado entre TRASMEDITERRÁNEA, BUQUEBUS y EUROFERRYS en la línea marítima Algeciras-Ceuta. Este Acuerdo de Interlínea diferencia entre los billetes intercambiables emitidos para el periodo del verano establecido administrativamente, durante la llamada Operación Paso del Estrecho (OPE), y los billetes intercambiables “resto del año”.



## 7. ESTRUCTURA DE LOS MERCADOS Y CUOTAS

El transporte marítimo constituye, a nivel global, un sector de importancia capital para posibilitar el movimiento de pasajeros y, en especial, del comercio internacional, ya que a través del mar se realizan el 75% en términos de volumen (45% en términos de valor) del tráfico mundial de importaciones y exportaciones de bienes.

Económicamente, y de manera especial en el caso de las mercancías, la demanda de servicios de transporte marítimo es una demanda derivada<sup>92</sup>, muy ligada a la evolución de la actividad económica en el caso de las mercancías y a la actividad económica y al turismo en el transporte de pasajeros. Así, a tenor de la evolución de este tipo de tráfico a nivel mundial, es observable la correlación entre crecimiento económico y transporte marítimo<sup>93</sup>.

De la misma manera, la importancia del transporte marítimo en las transacciones comerciales de la Unión Europea queda reflejada en la alta participación de este medio de transporte frente a otros: en torno al 90% del comercio exterior se realiza por vía marítima, mientras en el caso del comercio intracomunitario, el porcentaje alcanza el 40%.

La relevancia de este medio de transporte, especialmente para la actividad comercial, ha motivado el desarrollo de diversas iniciativas que tienen por objeto el incremento del nivel de competencia efectiva en el sector, objetivo estratégico que busca potenciar la competitividad de los sectores exportadores europeos y el pleno desarrollo de la actividad comercial. En particular, el tráfico marítimo conferenciado<sup>94</sup>

---

<sup>92</sup> Esta distinción es importante, ya que implica que la oferta del servicio de transporte marítimo no se enfrenta a la restricción que podría constituir la demanda final del consumidor, sino a una demanda derivada: la demanda comercial de los importadores y exportadores del producto transportado.

<sup>93</sup> El reducido crecimiento económico mundial en el período 1980-1983 (1,4%) se reflejó en una variación negativa media del tráfico mundial (-4,5%). En años posteriores la evolución del tráfico, en términos de toneladas transportadas, se ha correlacionado positivamente con el crecimiento económico. Así, en el período 1984-1990 un crecimiento del PIB mundial del 3,5% se corresponde con el 3,7% en el transporte; en 1991-1993 una disminución anual del 1,3% en el PIB, estuvo acompañada de una reducción anual en el transporte del 2,9%; en 1994-1997, al aumentar al 2,9%, aumenta al 4,5% respectivamente; en 1998 – 2000 al aumentar el 3,3% la economía, aumenta el 3,3% el tráfico y en 2001 – 2004 al aumentar el 2% la primera, aumenta el 4% el segundo. *Vid. Información Básica sobre la Evolución del Tráfico Marítimo y de la Construcción Naval*. Gerencia del Sector Naval, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Junio de 2005, pág.21.

<sup>94</sup> En 1875 se creó la primera Conferencia Marítima en la ruta entre el Reino Unido y Calcuta.



se encuentra inmerso en un necesario proceso de revisión y adaptación a los mecanismos y procesos propios de la libre competencia<sup>95</sup>.

A nivel nacional, la actividad de transporte marítimo ha experimentado un crecimiento sostenido desde el comienzo de la década de los 90. Los datos disponibles referentes al volumen del tránsito en España revelan la importancia del transporte marítimo en nuestro país, cuya facturación, tras la ligera desaceleración a principios de la presente década, registra tasas de crecimiento superiores al incremento del PIB.

**Cuadro nº 6**  
**TRÁFICO TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS ESPAÑA 2003- 2004**  
(volumen, y %)

TIPO	2003				2004			
	Pasajeros		Mercancías		Pasajeros		Mercancías	
	Millones Personas	%	Millones Tn.	%	Millones Personas	%	Millones Tn.	%
Cabotaje	17,0	77,98%	100,1	25,42%	17,9	73,06%	101,2	23,96%
Exterior	4,8	22,02%	293,7	74,58%	6,6	26,94%	321,1	76,04%
<b>TOTAL</b>	<b>21,8</b>	<b>100,00%</b>	<b>393,8</b>	<b>100,00%</b>	<b>24,5</b>	<b>100,00%</b>	<b>422,3</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Ente Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento y elaboración propia.

En este contexto, a partir de la configuración de la estructura del sector en la ruta concernida en sentido amplio (fachada Sur de España-Norte de África), se analizarán las condiciones de competencia que presentan los mercados relevantes en la presente operación de concentración.

### 7.1. Análisis del transporte marítimo regular de carga general.

En el Mediterráneo occidental, zona en la que se enmarca la ruta afectada por la concentración analizada, la naturaleza de los flujos comerciales entre Norte y Sur del Mediterráneo Occidental, unido a las características geográficas de la ruta afectada, motivan que el transporte marítimo de mercancías sea un servicio escasamente sustituible.

El tránsito de mercancías entre Europa y África se caracteriza por tener, obligadamente, al eslabón marítimo como pieza clave de la cadena logística, en el

<sup>95</sup> La OCDE ha evaluado el grado de competencia en el sector, planteando la pertinencia de erradicar las exenciones a la competencia de las conferencias marítimas. *Vid. Competition policy in liner shipping. Final Report*, OCDE, 2002. Así mismo, el *Libro Blanco sobre el tráfico de línea*, Comisión Europea, 2004, indica la conveniencia de eliminar progresivamente las excepciones y limitaciones a la competencia que, históricamente, han prevalecido en esta actividad.

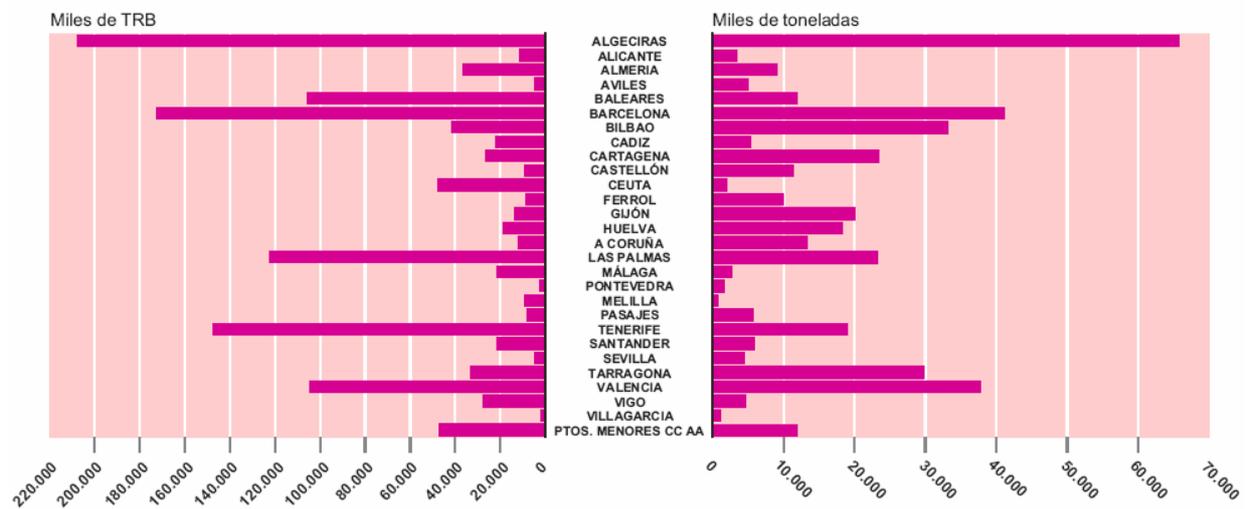


cual los servicios de líneas marítimas regulares son los que asumen la práctica totalidad del transporte general de mercancías.

En el gráfico 1 se recoge el volumen de mercancías transportadas en los puertos españoles en el ejercicio 2004. Destaca, especialmente, el puerto de Algeciras, con la particularidad de que el tráfico con origen en este puerto está dirigido en gran medida a puertos del Norte de África.

Gráfico nº 1

TRÁFICO DE BUQUES Y MERCANCÍAS POR PUERTOS ESPAÑA 2004 (miles de TRB y miles de toneladas)



Fuente: Ente Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento

Desde el punto de vista de la demanda, las principales características del sector son:

- La demanda está constituida por el sector empresarial e industrial. El transporte de carga general, se caracteriza por la gran diversidad de la demanda, tanto por los tipos de mercancías transportadas como por la variedad y número de clientes. No obstante, la demanda está constituida, fundamentalmente, por agencias de transporte por carretera y compañías de distribución de productos de gran consumo.
- La naturaleza profesional del demandante habitual y la repercusión de los costes logísticos sobre la rentabilidad global del cliente motiva que, a pesar de la insustituibilidad del servicio de transporte marítimo y su reducida elasticidad precio, los demandantes sean sensibles a las posibles ofertas diferenciadas de las empresas navieras. Además, por volumen de contratación, los principales clientes disponen, cuándo la competencia es posible, de cierta capacidad de negociación.
- La demanda de carga es mayor durante los meses de verano, aunque la estacionalidad no resulta tan acusada como en el tráfico de pasaje.



Desde la perspectiva de la oferta, las principales características del transporte marítimo regular son:

- El número de compañías que operan en cada una de las líneas de tráfico regular es reducido, tratándose de una estructura de mercado oligopolística<sup>96</sup>.
- Con frecuencia, dichas compañías han venido adoptando acuerdos sobre la prestación del servicio para las líneas concernidas (particularmente Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger)<sup>97</sup>. Por otra parte, son relativamente frecuentes las operaciones de compra o fusión<sup>98</sup>.
- Existen precedentes de prácticas anticompetitivas en el sector<sup>99</sup>.
- Los buques realizan el transporte de línea regular, los cuales, para la zona y la modalidad de carga en cuestión, suelen ser los mismos que se destinan a transporte de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje<sup>100</sup>.
- En principio, la oferta está limitada a corto plazo por los buques disponibles<sup>101</sup>. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que:
  - En el transporte regular, la capacidad es por lo general excedentaria y el nivel de utilización raramente alcanza el 100%.
  - Además, la movilidad de la flota permite el cambio de buques entre líneas con cierta facilidad, registrándose entradas y salidas relativamente frecuentes de operadores en diferentes mercados<sup>102</sup>.

---

<sup>96</sup> En este sector es de especial relevancia la existencia de las denominadas Conferencias Marítimas (una singular categoría de acuerdos celebrados entre compañías navieras cuyo objeto principal es la aplicación de fletes comunes o uniformes en los contratos de transporte marítimo de mercancías) *Vid.* AURIOLES MARTÍN, Conferencias Marítimas, Editorial Tirant Lo Blanch, 1998.

<sup>97</sup> Véanse, por ejemplo, los expedientes del Tribunal A 354/05, Acuerdo Interlínea Algeciras-Ceuta, A 336/03, Intercambio Servicios Navieras.

<sup>98</sup> Por ejemplo, la reciente compra por COMANAV de LIMADET, ambas con capital marroquí.

<sup>99</sup> *Vid.* Expedientes 561/03, Líneas Marítimas del Estrecho 2, 555/03, Líneas Marítimas del Estrecho y 543/02, TRASMEDITERRÁNEA/EUROFERRYS/BUQUEBÚS.

<sup>100</sup> En general, buques tipo *ferry* o *fast-ferry*, optimizados para trayectos cortos y transbordos rápidos, que disponen de capacidad delimitada para ambos cometidos.

<sup>101</sup> Debe notarse que, en consecuencia, la oferta se altera en cantidades discretas derivadas de la adición o retirada de los buques en servicio. Para un análisis más detallado de las implicaciones de este hecho *Vid.* *The Application of Competition Rules to Liner Shipping*. Global Insight, 2005.

<sup>102</sup> Así, en los últimos años se han producido los siguientes movimientos:

- 2000. IMTC entra a operar en Algeciras-Tánger (actualmente, dispone de dos buques para esta línea).
- 2001. FRS comienza la operación en Tarifa-Tánger. NAVIERA DE CEUTA y NAVICEUTA entran en operación en Algeciras-Ceuta.
- 2002. MARÍTIMA PEREGAR comienza a operar en Málaga-Ceuta. COMANAV comienza a explotar la línea Almería-Nador.
- 2003. La compañía francesa SOCIÉTÉ NATIONALE MARITIME CORSE MÉDITERRANÉE (SNCM), la cual entró a operar en la línea Almería-Orán para la temporada alta de 2003, siendo este el único año de explotación de esta línea. La línea Almería-Alhucemas para a operarse por COMANAV, COMARIT y TRASMEDITERRÁNEA.



- La distribución se suele realizar a través de los agentes de carga de los puertos, que negocian con el cliente las condiciones de servicio.

Los datos principales para el año 2005 en la fachada marítima Sur de España-Norte de África, considerada en general, se muestra en el cuadro 7.

Se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- El número de operadores del total de la ruta es sensiblemente superior al número línea por línea, siendo habitual operar sólo en una o dos líneas.
- Los operadores de las líneas afectadas provienen, en general, de los países ribereños, España<sup>103</sup>, Marruecos (IMTC, COMARIT, COMANAV), Argelia (ENMTV), presentándose diferencias según la nacionalidad de los puertos<sup>104</sup>.
- La mayor parte del tráfico se realiza a través de líneas con origen o destino en el Norte de África, próximas a la cornisa atlántica.

TRASMEDITERRÁNEA, se configura como primer operador, tanto en número de líneas en que opera como en valor (29,58%) y volumen (26,93%). Por su parte, EUROFERRYS, es el quinto operador en valor (11,95%) y volumen (10,57%), con dos buques que explotan las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger.

Aunque no configuren un mercado, al considerar de forma agrupada la totalidad de las líneas, la operación eleva el IHH<sup>105</sup> hasta 2.598 con un aumento respecto al nivel previo del IHH (delta) de 707, indicando un posible reforzamiento de la posición del oferente en el tráfico en esta ruta<sup>106</sup>.

- 
- 2004. FRS se incorpora a Algeciras-Tánger. NAVIERA DE CEUTA y NAVICEUTA constituyen la sociedad CEUTA UNIVERSAL para llevar a cabo la operación que éstas venían realizando. NAUTAS AL-MAGHREB se incorpora a la línea Algeciras-Tánger.

- 2005. TRASMEDITERRÁNEA amplía sus servicios a la línea Alicante-Orán.

- 2006. NAUTAS AL MAGHREB se incorporará a la línea Algeciras-Ceuta.

<sup>103</sup> BUQUEBÚS (matriz), de capital argentino opera a través de su filial BUQUEBUS ESPAÑA, S.A.

<sup>104</sup> En ocasiones puntuales se ha producido la entrada de algún operador comunitario, como es el caso de la francesa SOCIÉTÉ NATIONALE MARITIME CORSE MÉDITERRANÉE (SNCM), la cual, como se ha dicho, entró a operar en la línea Almería-Orán para la temporada alta de 2003.

<sup>105</sup> El índice Herfindahl-Hirschman es un indicador del grado de concentración global de un mercado y se define como la suma de los cuadrados de las cuotas de las empresas competidoras. En la práctica estadounidense, las concentraciones con IHH superiores a 1.800 y variaciones del IHH ("deltas") superiores a 100 merecen especial atención. En derecho comunitario, es improbable que la Comisión encuentre problemas de competencia horizontal en una concentración que dé lugar a un IHH de entre 1000 y 2000 y a un delta inferior a 250, o en una concentración que arroje un IHH superior a 2000 y un delta inferior a 150, salvo que se den circunstancias especiales.

<sup>106</sup> Vid. *Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas*, Comunicación de la Comisión 2004/C 31/03, (DOUE 5-2-2004).



**Cuadro nº 7**  
**VENTAS GRUPOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO MERCANCÍAS**  
**TOTALIDAD LINEAS EN LA RUTA SUR PENINSULA-NORTE ÁFRICA - 2005 (euros, m.l. y %)**

EMPRESA	LINEA	EUR	%EUR	Nº (m.l.)	% Nº
<b>TRASMEDITERRÁNEA +EUROFERRYS</b>		[...]	<b>41,53%</b>	[...]	<b>37,50%</b>
<b>TRASMEDITERRÁNEA</b>		[...]	<b>29,58%</b>	[...]	<b>26,93%</b>
	Algeciras-Ceuta	[...]	5,26%	[...]	6,96%
	Algeciras-Tánger	[...]	5,39%	[...]	8,33%
	Alicante-Orán	[...]	0,27%	[...]	0,16%
	Almería-Ghazaouet	[...]	1,23%	[...]	0,80%
	Almería-Melilla	[...]	6,82%	[...]	3,91%
	Almería-Nador (*)	[...]	1,96%	[...]	1,41%
	Málaga-Melilla	[...]	8,66%	[...]	5,36%
<b>IMTC</b>		[...]	<b>18,12%</b>	[...]	<b>20,49%</b>
	Algeciras-Tánger	[...]	15,30%	[...]	17,31%
	Cádiz-Casablanca	[...]	2,82%	[...]	3,18%
<b>COMARIT</b>		[...]	<b>16,14%</b>	[...]	<b>18,05%</b>
	Algeciras-Tánger	[...]	15,66%	[...]	17,70%
	Almería-Nador (*)	[...]	0,49%	[...]	0,35%
<b>COMANAV</b>		[...]	<b>15,89%</b>	[...]	<b>17,30%</b>
	Algeciras-Tánger	[...]	11,44%	[...]	12,94%
	Almería-Nador (*)	[...]	1,64%	[...]	1,18%
	Cádiz-Casablanca	[...]	2,82%	[...]	3,18%
<b>EUROFERRYS</b>		[...]	<b>11,95%</b>	[...]	<b>10,57%</b>
	Algeciras-Ceuta	[...]	4,37%	[...]	4,24%
	Algeciras-Tánger	[...]	7,58%	[...]	6,34%
<b>MARÍTIMA PEREGAR</b>		[...]	<b>5,37%</b>	[...]	<b>3,32%</b>
	Málaga-Ceuta	[...]	0,08%	[...]	0,05%
	Málaga-Melilla	[...]	5,29%	[...]	3,27%
<b>CEUTA UNIVERSAL (***)</b>		[...]	<b>1,43%</b>	[...]	<b>1,66%</b>
<b>BUQUEBUS</b>		[...]	<b>0,94%</b>	[...]	<b>1,09%</b>
<b>BALEARIA</b>		[...]	<b>0,39%</b>	[...]	<b>0,44%</b>
<b>ENMTV (**)</b>		[...]	<b>0,15%</b>	[...]	<b>0,09%</b>
<b>FRS</b>		[...]	<b>0,04%</b>	[...]	<b>0,04%</b>
	Algeciras-Tánger	[...]	0,01%	[...]	0,01%
	Tarifa-Tánger	[...]	0,03%	[...]	0,03%
<b>TOTAL</b>		<b>&gt;[50.000.000]</b>	<b>100,00%</b>	<b>&gt;[2.500.000]</b>	<b>100,00%</b>

**PRO MEMORIA (Indicadores calculados para %valor)**

IHH Pre	1.891,0
C2 Pre	47,7
C3 Pre	63,8
IHH Post	2.598,0
C2 Post.	59,6
C3 Post.	75,8
ΔIHH	707,0
ΔC2	12,0
ΔC3	12,0

Fuentes: TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS, DGMM. Estimaciones en valor y elaboración propias.

NOTAS: (\*) Incluye tráfico línea Almería-Alhucemas. (\*\*) Tráfico en la línea Alicante-Orán. No se dispone de información sobre el tráfico generado en la línea Alicante-Argel. (\*\*\*) Las partes tienen participación en Ceuta Universal.



### 7.1.1. Análisis del transporte marítimo regular de carga general en las líneas desde el Sur de la Península a Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.

En el cuadro 8 se recogen, para los años 2003-2005, los datos del mercado de transporte marítimo regular de carga general en las líneas de esta ruta con origen y destino en Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.

**Cuadro nº 8**  
**VENTAS GRUPOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO MERCANCÍAS**  
**LÍNEAS SUR PENINSULA CON DESTINO CEUTA, MELILLA y MARRUECOS - 2003- 2005 (euros, y %)**

EMPRESA	2003		2004		2005	
	EUR	%EUR	EUR	%EUR	EUR	%EUR
<b>TRASMEDITERRÁNEA + EUROFERRYS</b>	[...]	<b>49,46%</b>	[...]	<b>43,31%</b>	[...]	<b>40,70%</b>
TRASMEDITERRÁNEA	[...]	33,15%	[...]	28,92%	[...]	28,55%
IMTC	[...]	10,97%	[...]	15,08%	[...]	18,42%
COMARIT	[...]	13,99%	[...]	15,48%	[...]	16,41%
COMANAV	[...]	17,26%	[...]	18,15%	[...]	16,16%
EUROFERRYS <sup>107</sup>	[...]	16,31%	[...]	14,39%	[...]	12,15%
MARÍTIMA PEREGAR	[...]	6,61%	[...]	5,59%	[...]	5,46%
CEUTA UNIVERSAL (*)	[...]	0,00%	[...]	0,65%	[...]	1,45%
BUQUEBUS	[...]	1,02%	[...]	0,74%	[...]	0,95%
BALEARIA	[...]	0,00%	[...]	0,24%	[...]	0,39%
FRS	[...]	0,00%	[...]	0,02%	[...]	0,04%
NAVIERA DE CEUTA (*)	[...]	0,28%	[...]	0,27%	[...]	0,00%
NAVICEUTA	[...]	0,42%	[...]	0,46%	[...]	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>&gt;[25000000]</b>	<b>100,0%</b>	<b>&gt;[50000000]</b>	<b>100,0%</b>	<b>&gt;[50000000]</b>	<b>100,0%</b>

**PROMEMORIA**

<b>IHH Pre</b>	2.023,3	<b>IHH Pre</b>	1.872,6	<b>IHH Pre</b>	1.865,8
<b>C2 Pre</b>	50,4	<b>C2 Pre</b>	47,1	<b>C2 Pre</b>	47,0
<b>C3 Pre</b>	66,7	<b>C3 Pre</b>	62,6	<b>C3 Pre</b>	63,4
<b>IHH Post</b>	3.104,2	<b>IHH Post</b>	2.705,1	<b>IHH Post</b>	2.559,7
<b>C2 Post.</b>	66,7	<b>C2 Post.</b>	61,5	<b>C2 Post</b>	59,1
<b>C3 Post.</b>	80,7	<b>C3 Post.</b>	76,9	<b>C3 Pos.</b>	75,5
<b>ΔIHH</b>	1.080,9	<b>ΔIHH</b>	832,5	<b>ΔIHH</b>	693,9
<b>ΔC2</b>	16,3	<b>ΔC2</b>	14,4	<b>ΔC2</b>	12,2
<b>ΔC3</b>	14,0	<b>ΔC3</b>	14,4	<b>ΔC3</b>	12,2

Fuentes: TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS, DGMM. Estimaciones en valor y elaboración propias.

NOTA: No se dispone de información del tráfico en la línea Cádiz-Casablanca en el año 2003. (\*) Las partes tienen participación en Ceuta Universal y Naviera de Ceuta.

<sup>107</sup> EUROFERRYS no opera en líneas con origen o destino en Argelia.



A partir de este cuadro, se observa que:

- El incremento de la facturación total, a partir de 2004, coincide con la entrada de tres nuevos operadores.
- Las partes en la operación han experimentado un continuado descenso anual en su cuota conjunta desde el año 2003 reduciéndose la cuota actual hasta el 40,7% (casi 9 puntos porcentuales menos que hace dos años).
- IMTC y COMARIT incrementan significativamente su facturación y sus cuotas de mercado, en 7,45 y 2,42 puntos porcentuales respectivamente.
- En el año 2004, BALEARIA entra como nuevo operador en el mercado. En el año 2005 su cuota, en valor, es aún inferior al 1%.

En este mercado, la concentración incrementa el IHH hasta 2.559,7 con un aumento respecto al nivel previo del IHH (delta) de 693,9 indicando un posible reforzamiento de la posición en el mercado<sup>108</sup>, aunque sensiblemente inferior al que se hubiese producido si la operación hubiese tenido lugar en los ejercicios 2003 o 2004.

#### **7.1.2. Análisis del transporte marítimo regular de carga general en las líneas con origen y destino en Ceuta.**

En el cuadro 9 se muestra, en valor, los datos disponibles para el período 2003-2005 referentes a la estructura de la oferta de transporte marítimo regular de carga general en las líneas con origen y destino en Ceuta.

Se puede destacar que:

- La totalidad de los operadores presentes en esta línea son comunitarios; en concreto, españoles, debido a su condición de línea de cabotaje (insular).
- Las Partes en la concentración son los dos operadores principales con una cuota de mercado conjunta del 79,8%.
- TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS y BUQUEBÚS (cuarto operador) tienen participaciones en NAVIERA DE CEUTA<sup>109</sup>.
- NAVIERA DE CEUTA tiene una participación del 50% en el tercer operador, CEUTA UNIVERSAL<sup>110</sup>.
- La actividad de CEUTA UNIVERSAL, NAVIERA DE CEUTA y NAVICEUTA es exclusiva de este mercado.

---

<sup>108</sup> Vid. *Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas*, Comunicación de la Comisión 2004/C 31/03, (DOUE 5-2-2004).

<sup>109</sup> TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS y BUQUEBÚS poseen participaciones del 33% en NAVIERA DE CEUTA, S.A.

<sup>110</sup> NAVIERA DE CEUTA, S.A. posee el 50% de CEUTA UNIVERSAL, cuyo restante 50% es propiedad de NAVICEUTA (GRUPO BOLUDA).



**Cuadro nº 9**  
**VENTAS GRUPOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO MERCANCÍAS**  
**LÍNEAS SUR PENINSULA CON DESTINO CEUTA- 2003- 2005 (euros, y %)**

EMPRESA	2003		2004		2005	
	EUR	%EUR	EUR	%EUR	EUR	%EUR
<b>TRASMEDITERRÁNEA + EUROFERRYS</b>	[...]	<b>82,67%</b>	[...]	<b>76,71%</b>	[...]	<b>79,73%</b>
TRASMEDITERRÁNEA(*)	[...]	41,54%	[...]	38,11%	[...]	43,56%
EUROFERRYS(*)	[...]	41,13%	[...]	38,60%	[...]	36,17%
CEUTA UNIVERSAL (*)	[...]	0,00%	[...]	5,34%	[...]	11,83%
BUQUEBUS(*)	[...]	7,47%	[...]	6,06%	[...]	7,75%
MARÍTIMA PEREGAR	[...]	4,67%	[...]	5,83%	[...]	0,69%
NAVIERA DE CEUTA (*)	[...]	2,09%	[...]	2,24%	[...]	0,00%
NAVICEUTA (**)	[...]	3,11%	[...]	3,82%	[...]	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>&gt;[5000000]</b>	<b>100,00%</b>	<b>&gt;[7500000]</b>	<b>100,00%</b>	<b>&gt;[7500000]</b>	<b>100,00%</b>

Fuentes: TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS, DGMM. Estimaciones en valor y elaboración propias.

NOTA: (\*) TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS y BUQUEBUS tienen participaciones del 33% en Naviera de Ceuta, que a su vez tiene una participación del 50% en Ceuta Universal. (\*\*) Naviceuta (Grupo Boluda) tiene una participación del 50% en Ceuta Universal.

Aunque esta línea no tenga la consideración de mercado independiente, el nivel de concentración de la oferta, si se midiese por el IHH, se incrementaría hasta 6.556,5 con un aumento respecto al nivel previo del IHH (delta) de 3.150,6, indicando un claro reforzamiento de la posición del oferente.

El incremento del nivel de concentración de la oferta, los diversos vínculos de los oferentes en el mercado, los precedentes de prácticas contrarias a la competencia<sup>111</sup> y la relativa falta de alternativas eficientes para el transporte marítimo de mercancías de carga general en esta ruta<sup>112</sup>, señalizan el probable perjuicio para la competencia efectiva que podría significar, en esta línea del mercado, la operación analizada.

<sup>111</sup> Entre otras, Vid. Expte. 561/03, Líneas Marítimas Estrecho 2 que declara "acreditada la realización por parte de Trasmediterránea S.A., Comarit España, S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Lignes Maritimes du Detroit (LIMADET), Europa Ferrys S.A. (EUROFERRYS) y Líneas Marítimas Europeas (LME) de una conducta restrictiva de la competencia, prohibida por el artículo 1 la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, consistente en la aplicación de una política de precios homogénea y paralela, basada en descuentos comunes sobre una tarifa común de referencia" en el transporte de camiones en el tráfico marítimo entre la Península y Marruecos.

<sup>112</sup> El Notificante remitió los diez clientes de transporte de mercancías más significativos por línea. Una parte significativa de dichos clientes sólo utilizan los servicios con destino al puerto de Ceuta.



## 7.2. Análisis del transporte marítimo regular de pasajeros.

En este mercado la oferta se configura de manera similar al transporte regular de mercancías, siendo, por lo general, los mismos operadores e, incluso, los mismos buques los que se dedican a este tráfico.

Merecen destacarse, como características:

- La movilidad de la flota facilita que la oferta responda con variaciones de capacidad a la mayor estacionalidad de la demanda<sup>113</sup>.
- Los operadores de transporte marítimo de pasajeros suelen comercializar sus billetes a través de agencias de viajes minoristas (en origen), puntos habilitados en el trayecto por carretera (generalmente, estaciones de servicio) y de sus propias delegaciones (situadas habitualmente en los puertos).

Del lado de la demanda, el tráfico marítimo regular de pasaje en la ruta afectada se caracteriza por:

- El principal grupo de consumidores representativos está constituido por los magrebíes residentes en Europa que se desplazan, habitualmente con vehículo, durante el período vacacional a su país de origen.
- Se detecta una marcada estacionalidad del tráfico de pasajeros.
- Existe un grupo de consumidores homogéneo con características diferenciadas (residentes en Ceuta y Melilla). En las líneas con las Ciudades Autónomas, estos consumidores suponen una parte significativa de la demanda.
- La demanda resulta menos sensible al precio que en el transporte de mercancías, debido al carácter no profesional del demandante, la ausencia de capacidad negociadora del cliente y a la reducida sustituibilidad del servicio (especialmente para los residentes en Ceuta).

---

<sup>113</sup> Los operadores que tienen suscrito con el Estado contratos para la prestación de este servicio en líneas de interés público de cabotaje insular, garantizan una capacidad mínima durante todo el año (concretamente, para las líneas con origen/destino Melilla).



**Cuadro nº 10**  
**VENTAS GRUPOS TRANSPORTE MARÍTIMO PASAJE (PASAJEROS Y VEHÍCULOS) LINEAS SUR PENINSULA-NORTE ÁFRICA - 2005 (euros, volumen y %)**

EMPRESA	LINEA	PASAJEROS (EUR Y PERSONAS)				VEHÍCULOS (EUR Y UNIDADES)				TOTAL EUR PASAJE	TOTAL %EUR PASAJE
		EUR	%EUR	Nº	% Nº	EUR	%EUR	Nº	% Nº		
<b>TRASMEDITERRÁNEA + EUROFERRYS</b>		[...]	<b>49,03%</b>	[...]	<b>48,08%</b>	[...]	<b>42,65%</b>	[...]	<b>44,89%</b>	[...]	<b>46,31%</b>
<b>TRASMEDITERRÁNEA</b>		[...]	<b>37,17%</b>	[...]	<b>33,97%</b>	[...]	<b>32,94%</b>	[...]	<b>31,15%</b>	[...]	<b>35,37%</b>
	Algeciras-Ceuta	[...]	9,86%	[...]	13,76%	[...]	6,93%	[...]	10,90%	[...]	8,61%
	Algeciras-Tánger	[...]	5,00%	[...]	6,16%	[...]	5,89%	[...]	6,99%	[...]	5,38%
	Alicante-Orán	[...]	2,19%	[...]	0,88%	[...]	1,80%	[...]	0,85%	[...]	2,02%
	Almería-Ghazaouet	[...]	2,40%	[...]	0,91%	[...]	2,95%	[...]	1,33%	[...]	2,63%
	Almería-Melilla	[...]	3,09%	[...]	2,14%	[...]	2,30%	[...]	2,08%	[...]	2,75%
	Almería-Nador (*)	[...]	7,57%	[...]	5,79%	[...]	10,55%	[...]	6,11%	[...]	8,84%
	Málaga-Melilla	[...]	7,08%	[...]	4,32%	[...]	2,51%	[...]	2,88%	[...]	5,13%
<b>COMANAV</b>		[...]	<b>11,73%</b>	[...]	<b>10,94%</b>	[...]	<b>16,08%</b>	[...]	<b>12,77%</b>	[...]	<b>13,59%</b>
	Algeciras-Tánger	[...]	5,02%	[...]	5,81%	[...]	6,21%	[...]	7,05%	[...]	5,53%
	Almería-Nador (*)	[...]	6,71%	[...]	5,13%	[...]	9,87%	[...]	5,71%	[...]	8,06%
<b>COMARIT</b>		[...]	<b>10,13%</b>	[...]	<b>10,23%</b>	[...]	<b>13,85%</b>	[...]	<b>12,23%</b>	[...]	<b>11,71%</b>
	Algeciras-Tánger	[...]	6,32%	[...]	7,31%	[...]	7,56%	[...]	8,59%	[...]	6,85%
	Almería-Nador (*)	[...]	3,81%	[...]	2,91%	[...]	6,29%	[...]	3,64%	[...]	4,86%
<b>EUROFERRYS</b>		[...]	<b>11,86%</b>	[...]	<b>14,11%</b>	[...]	<b>9,71%</b>	[...]	<b>13,74%</b>	[...]	<b>10,94%</b>
	Algeciras-Ceuta	[...]	8,99%	[...]	11,16%	[...]	6,32%	[...]	10,19%	[...]	7,85%
	Algeciras-Tánger	[...]	2,88%	[...]	2,95%	[...]	3,39%	[...]	3,55%	[...]	3,09%
<b>FRS</b>		[...]	<b>8,64%</b>	[...]	<b>10,01%</b>	[...]	<b>8,35%</b>	[...]	<b>9,49%</b>	[...]	<b>8,52%</b>
	Algeciras-Tánger	[...]	1,55%	[...]	1,79%	[...]	2,35%	[...]	2,67%	[...]	1,89%
	Tarifa-Tánger	[...]	7,09%	[...]	8,21%	[...]	6,01%	[...]	6,82%	[...]	6,63%
<b>BUQUEBUS</b>	Algeciras-Ceuta	[...]	<b>7,33%</b>	[...]	<b>9,70%</b>	[...]	<b>5,51%</b>	[...]	<b>8,77%</b>	[...]	<b>6,56%</b>
<b>ENMTV (**)</b>	Alicante-Orán	[...]	<b>5,49%</b>	[...]	<b>2,21%</b>	[...]	<b>5,30%</b>	[...]	<b>2,49%</b>	[...]	<b>5,41%</b>
<b>IMTC</b>	Algeciras-Tánger	[...]	<b>5,20%</b>	[...]	<b>6,03%</b>	[...]	<b>5,52%</b>	[...]	<b>6,27%</b>	[...]	<b>5,34%</b>
<b>BALEARIA</b>	Algeciras-Tánger	[...]	<b>2,44%</b>	[...]	<b>2,82%</b>	[...]	<b>2,74%</b>	[...]	<b>3,11%</b>	[...]	<b>2,56%</b>
<b>TOTAL</b>		>[150000000]	<b>100,00%</b>	>[50000000]	<b>100,00%</b>	>[100000000]	<b>100,00%</b>	>[10000000]	<b>100,00%</b>	>[250000000]	<b>100,00%</b>
<b>PROMEMORIA (Indicadores calculados para %valor)</b>				<b>IHH Pre</b>	2.578,9	<b>IHH Post</b>	3.875,0	<b>ΔIHH</b>	1.296,0		
				<b>C2 Pre</b>	58,1	<b>C2 Post.</b>	72,9	<b>ΔC2</b>	14,8		
				<b>C3 Pre</b>	72,9	<b>C3 Post.</b>	86,6	<b>ΔC3</b>	13,7		

Fuentes: TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS, DGMM. Estimaciones en valor y elaboración propias.

NOTAS: (\*) Incluye tráfico línea Almería-Alhucemas. (\*\*) Tráfico en la línea Alicante-Orán. No se dispone de información sobre el tráfico generado en la línea Alicante-Argel.



El cuadro 10 recoge para el año 2005 el tráfico en el conjunto de líneas que componen la ruta Sur de España-Norte de África.

Puede indicarse que:

- Para los años 2003-2005, la facturación en la totalidad de la ruta Sur Peninsular-Norte de África del transporte marítimo regular de pasajeros es cuatro veces superior a la facturación del tráfico marítimo regular de carga general. La mayor parte del tráfico se realiza a través de líneas con origen o destino en el Norte de África en su parte occidental.
- Existe un menor número de operadores en la zona, pero también un menor número de empresas en participadas por los principales grupos.
- Las principales líneas son operadas por las compañías navieras para el transporte de pasaje y mercancías utilizando, en general, el mismo buque.

TRASMEDITERRÁNEA, es el primer operador, tanto en número de líneas en que opera<sup>114</sup> como en facturación (35,37%). Por su parte, EUROFERRYS, es el cuarto operador en facturación (10,94%), con dos buques que explotan las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger.

El IHH en este mercado se incrementa debido a la operación hasta 3.875 con un aumento respecto al nivel previo del IHH (delta) de 1.296,0 señalizando un posible deterioro de la competencia efectiva en este mercado<sup>115</sup>.

### **7.2.1. Análisis del transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas desde el Sur de la Península a Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.**

Para los años 2003-2005, los datos del mercado del transporte marítimo regular de carga general en las líneas de esta ruta con origen y destino en Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, se recogen en el cuadro 11.

---

<sup>114</sup> En algunas de ellas, por ejemplo las que tienen a Melilla como origen o destino, TRASMEDITERRÁNEA opera en solitario, explotándose en régimen concesional.

<sup>115</sup> Vid. *Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas*, Comunicación de la Comisión 2004/C 31/03, (DOUE 5-2-2004).



**Cuadro nº 11**  
**VENTAS GRUPOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO PASAJE (PASAJEROS Y VEHÍCULOS)**  
**LINEAS SUR PENINSULA CON DESTINO CEUTA, MELILLA y MARRUECOS - 2003- 2005 (euros, y %)**

EMPRESA	2003		2004		2005	
	EUR	%EUR	EUR	%EUR	EUR	%EUR
<b>TRASMEDITERRÁNEA + EUROFERRYS</b>	[...]	<b>58,08%</b>	[...]	<b>49,97%</b>	[...]	<b>46,32%</b>
TRASMEDITERRÁNEA	[...]	43,02%	[...]	36,28%	[...]	34,15%
COMANAV	[...]	13,72%	[...]	13,43%	[...]	15,11%
COMARIT	[...]	14,79%	[...]	13,74%	[...]	13,03%
<b>EUROFERRYS</b>	[...]	<b>15,06%</b>	[...]	<b>13,69%</b>	[...]	<b>12,17%</b>
BUQUEBUS	[...]	8,19%	[...]	7,17%	[...]	7,29%
FRS	[...]	0,00%	[...]	7,70%	[...]	9,47%
IMTC	[...]	5,22%	[...]	6,16%	[...]	5,94%
BALEARIA	[...]	0,00%	[...]	1,82%	[...]	2,85%
<b>TOTAL</b>	<b>&gt;[200000000]</b>	<b>100,00%</b>	<b>&gt;[200000000]</b>	<b>100,00%</b>	<b>&gt;[250000000]</b>	<b>100,00%</b>
<b>PROMEMORIA</b>						
	<b>IHH Pre</b>	2.578,9	<b>IHH Pre</b>	2.025,2	<b>IHH Pre</b>	1.898,4
	<b>C2 Pre</b>	58,1	<b>C2 Pre</b>	50,0	<b>C2 Pre</b>	49,3
	<b>C3 Pre</b>	72,9	<b>C3 Pre</b>	63,7	<b>C3 Pre</b>	62,3
	<b>IHH Post</b>	3.875,0	<b>IHH Post</b>	3.018,8	<b>IHH Post</b>	2.729,6
	<b>C2 Post.</b>	72,9	<b>C2 Post.</b>	63,7	<b>C2 Post</b>	61,4
	<b>C3 Post.</b>	86,6	<b>C3 Post.</b>	77,1	<b>C3 Pos.</b>	74,5
	<b>ΔIHH</b>	1.296,0	<b>ΔIHH</b>	993,6	<b>ΔIHH</b>	831,1
	<b>ΔC2</b>	14,8	<b>ΔC2</b>	13,7	<b>ΔC2</b>	12,2
	<b>ΔC3</b>	13,7	<b>ΔC3</b>	13,4	<b>ΔC3</b>	12,2

Fuentes: TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS, DGMM. Estimaciones en valor y elaboración propias.

Del anterior cuadro, merece destacarse que:

- TRASMEDITERRÁNEA es el principal operador en este mercado, con una cuota del 34,15% en 2005, mientras que EUROFERRYS ostenta la cuarta posición, con un 12,17% de la facturación en el mercado.
- La cuota de ambas partes en la concentración, considerada individualmente y agrupada (46,3% en 2005), ha registrado un descenso de casi 12 puntos porcentuales durante el período 2003-2005.
- BALEARIA entró en el mercado en el año 2004, habiendo obtenido en el ejercicio 2005 una cuota estimada del 2,85% de la facturación.

La concentración analizada implica un incremento del IHH (delta) de 831,1 hasta obtener un IHH posterior a la operación de 2.729,6. Dichos niveles e incrementos de los indicadores de concentración señalizan un posible deterioro de la competencia efectiva en este mercado, si bien inferior al que se hubiese producido si la compra empresarial hubiese tenido lugar en los ejercicios 2004 o 2003.



## 7.2.2. Análisis del transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas con origen y destino en Ceuta.

La consideración individual de la estructura de mercado en las líneas con origen y destino en Ceuta (en la actualidad, Algeciras-Ceuta y Málaga-Ceuta) resulta de gran importancia en la presente operación de concentración, debido a que una parte significativa de la demanda del transporte de pasajeros, los residentes en Ceuta, no disponen de alternativa eficiente a este servicio<sup>116</sup>.

Cuadro nº 12

**VENTAS GRUPOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO PASAJE (PASAJEROS Y VEHÍCULOS)  
LINEAS SUR PENINSULA CON DESTINO CEUTA - 2003- 2005 (euros, y %)**

EMPRESA	2003		2004		2005	
	EUR	%EUR	EUR	%EUR	EUR	%EUR
<b>TRASMEDITERRÁNEA + EUROFERRYS</b>	[...]	<b>71,18%</b>	[...]	<b>71,91%</b>	[...]	<b>71,51%</b>
TRASMEDITERRÁNEA	[...]	35,40%	[...]	35,86%	[...]	37,41%
EUROFERRYS	[...]	35,78%	[...]	36,05%	[...]	34,10%
BUQUEBUS	[...]	28,81%	[...]	28,09%	[...]	28,49%
<b>TOTAL</b>	<b>&gt;[50000000]</b>	<b>100,00%</b>	<b>&gt;[55000000]</b>	<b>100,00%</b>	<b>&gt;[60000000]</b>	<b>100,00%</b>

**PROMEMORIA**

<b>IHH Pre</b>	3.364,0	<b>IHH Pre</b>	3.374,6	<b>IHH Pre</b>	3.374,0
<b>C2 Pre</b>	71,2	<b>C2 Pre</b>	71,9	<b>C2 Pre</b>	71,5
<b>C3 Pre</b>	100,0	<b>C3 Pre</b>	100,0	<b>C3 Pre</b>	100,0
<b>IHH Post</b>	5.897,7	<b>IHH Post</b>	5.960,3	<b>IHH Post</b>	5.925,7
<b>C2 Post.</b>	100,0	<b>C2 Post.</b>	100,0	<b>C2 Post</b>	100,0
<b>C3 Post.</b>	n.d.	<b>C3 Post.</b>	n.d.	<b>C3 Pos.</b>	n.d.
<b>ΔIHH</b>	2.533,6	<b>ΔIHH</b>	2.585,7	<b>ΔIHH</b>	2.551,7
<b>ΔC2</b>	28,8	<b>ΔC2</b>	28,1	<b>ΔC2</b>	28,5
<b>ΔC3</b>	n.d.	<b>ΔC3</b>	n.d.	<b>ΔC3</b>	n.d.

Fuentes: TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS, DGMM. Estimaciones en valor y elaboración propias.

Debe indicarse:

- Esta línea tiene la consideración de navegación de cabotaje (insular). En consecuencia, la totalidad de los operadores son comunitarios; en concreto, españoles.

<sup>116</sup> Ceuta no dispone de conexión por vía aérea y las subvenciones al transporte marítimo para residentes en Ceuta se limitan a esta línea. Vid. La disposición adicional trigésima sexta de la Ley 30/2005, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2006 (BOE 30.12.2005) que incrementa las subvenciones al transporte marítimo para residentes en Ceuta y Melilla al 45% en aquellos viajes realizados entre dichas Ciudades Autónomas y el resto del territorio nacional.



- De forma previa a la concentración, TRASMEDITERRÁNEA y EUROFERRYS son los dos principales operadores, con una cuota individual aproximada de un tercio del mercado y una cuota conjunta en el 2005 del 71,5%.
- A diferencia de otros mercados analizados, no se detecta una progresiva reducción durante los últimos ejercicios de las cuotas de las empresas que se fusionan, destacando la estabilidad de las mismas.
- La tercera empresa, BUQUEBÚS, ostenta el tercio restante de la facturación y tiene diversos vínculos con las empresas que se fusionan<sup>117</sup>.

El IHH en este mercado se incrementaría con la concentración hasta 5.925,7 con un aumento respecto al nivel previo del IHH (delta) de 2.551,7 indicando un claro reforzamiento de la posición en el mercado<sup>118</sup>.

En definitiva, a pesar de la anunciada entrada de BALEARIA en el mercado y de la reducida presión competitiva que ha venido ejerciendo EUROFERRYS, el Tribunal considera que el incremento estructural del nivel de concentración, la falta de sustituibilidad eficiente para el transporte marítimo de pasajeros en esta línea<sup>119</sup>, los precedentes de prácticas contrarias a la competencia y la existencia de diversos vínculos que relacionan a todos los oferentes en el mercado<sup>120</sup>, señalizan el probable

---

<sup>117</sup> TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS y BUQUEBÚS poseen participaciones del 33% en NAVIERA DE CEUTA, S.A. que a su vez posee el 50% de CEUTA UNIVERSAL, empresas activas en el transporte marítimo de carga general. Adicionalmente, TRASMEDITERRÁNEA, BUQUEBUS y EUROFERRYS operan el Sistema de Interlineado en la línea marítima Algeciras-Ceuta. Vid. Expt. A 354/05, Acuerdo Interlinea Algeciras–Ceuta.

<sup>118</sup> Vid. *Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas*, Comunicación de la Comisión 2004/C 31/03, (DOUE 5-2-2004).

<sup>119</sup> La inelasticidad de la demanda hace más probable que los acuerdos entre empresas tengan objetivos de cartelización. Vid. SJOSTROM, W. *Collusion in Ocean Shipping: A Test of Monopoly and Empty Core Models*. The Journal of Political Economy, Vol. 97, No. 5. (Oct., 1989), pp. 1160-1179.

<sup>120</sup> Entre otras, véase:

- Expte. 555/03, Líneas Marítimas Estrecho que declara que “las compañías Euroferrys S.A., Líneas Marítimas Europeas S.A. (LME), Trasmediterránea S.A., Compagnie Maritime Marocco-Norvegienne (Comarit), Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav) y Lignes Maritimes du Detroit (Limadet) han incurrido en una práctica prohibida por el artículo 1.1.a) de la Ley de Defensa de la Competencia, por haber realizado acuerdos consistentes en la adopción por parte de las empresas imputadas de idénticas tarifas para viajeros y vehículos en la línea de transporte marítimo Algeciras-Tánger-Algeciras y en el mantenimiento durante todo el año de los acuerdos de intercambiabilidad de billetes adoptados excepcionalmente durante la Operación Paso del Estrecho”.
- Expte. 543/02, TRASMEDITERRÁNEA / EUROFERRYS / BUQUEBÚS. Que declaró “la existencia de una conducta prohibida por el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia consistente en haber fijado concertadamente los precios del servicio de transporte marítimo de pasajeros y de vehículos en la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras, de la que son autoras Compañía



perjuicio para la competencia efectiva que podría significar en este mercado la operación analizada.

## 8. BARRERAS DE ENTRADA

Una vez delimitados los mercados y analizada la estructura y los comportamientos en los mismos, el Tribunal debe examinar si existen obstáculos o barreras para que nuevas empresas entren en el mercado en un periodo corto de tiempo, y si dicha entrada es probable y suficiente; en otras palabras, si los mercados analizados son expugnables.

Las barreras a la entrada constituyen todas aquellas dificultades y costes que desalientan o directamente imposibilitan la entrada de empresas en un determinado mercado<sup>121</sup>.

### 8.1. Barreras legales

#### 8.1.1. Normativa legal.

La normativa legal reguladora del acceso a los mercados de transporte marítimo regular de carga general y de pasajeros es amplia y compleja, variando el régimen jurídico aplicable en función de la modalidad de transporte marítimo afectado:

- En las líneas internacionales de la ruta Sur Peninsular-Norte de África<sup>122</sup>, la prestación de servicios de transporte marítimo, no requiere autorización administrativa de las autoridades españolas, bastando la comunicación a las mismas.

---

Trasmediterránea S.A. y Buquebús España S.A. desde el 1 de septiembre de 1997, y desde el 30 de mayo de 1998 ambas compañías y Europa Ferrys S.A.”

<sup>121</sup> Cuanto más costosas de superar sean éstas, mayores serán las posibilidades de las empresas ya instaladas de explotar las rentas monopólicas u oligopólicas que pudiesen existir, con las consiguientes pérdidas de eficiencia (se producen menos bienes y servicios, más caros y de peor calidad) y de equidad (el consumidor, si decide comprar, se ve forzado a realizar una transferencia de renta al empresario en exceso de lo que una cantidad similar le costaría si existiese competencia). Las barreras a la entrada limitan o, en los peores casos, anulan el mecanismo natural del mercado para la corrección de esta situación reduciendo las posibilidades de que nuevas empresas accedan al mercado y oferten sus productos.

<sup>122</sup> Aquellas líneas que unen los puertos del territorio español con los marroquíes o argelinos.



- La prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y mercancías entre puertos situados en la Península con las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla<sup>123</sup> 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 público<sup>124</sup>.

Debe indicarse:

- El principio general de derecho comunitario relativo al transporte marítimo es la libre prestación de servicios en beneficio de los buques comunitarios, sin discriminación entre Estados Miembros<sup>125</sup>.
- Dicho principio se aplica tanto a la navegación exterior<sup>126</sup>, como al transporte marítimo de cabotaje. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles y de los restantes Estados de la Unión Europea<sup>127</sup>.
- Por tanto, en principio, los operadores de terceros países no miembros de la Unión Europea no pueden acceder libremente a la prestación de este tipo de servicios<sup>128</sup>.

---

<sup>123</sup> Líneas Málaga-Melilla, Almería-Melilla y Algeciras-Ceuta.

<sup>124</sup> 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 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.

<sup>125</sup> El Tratado de Roma contemplaba una exención a la libre prestación de servicios para el transporte marítimo (Art. 61.1, ex art. 84.2, del TCE), pero posteriormente normas de derecho comunitario derivado consagran tal principio: *Vid.* Reglamento (CEE) 4055/86, y Reglamento (CEE) 3577/92.

<sup>126</sup> El Art. 1.1 del Reglamento 4055/86 prescribe: “La libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros se aplicará a los nacionales de los Estados miembros que estén establecidos en un Estado miembro distinto del Estado al que pertenezca la persona a la que van dirigidos dichos servicios.”

<sup>127</sup> Inicialmente, el Art. 81.1 LPEMM reservaba la prestación de este servicio con finalidad mercantil a los buques bajo pabellón español, pero la entrada en vigor del Reglamento 3577/1992, la extendió a los buques comunitarios (siempre que se cumplan determinados requisitos adicionales, que figuran en dicha norma). Adicionalmente, *Vid.* Art. 2 del Real Decreto 1466/1997.

<sup>128</sup> El último inciso del Art. 2 del Real Decreto 1466/1997 establece una excepción a este principio: “Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles aptos y disponibles o comunitarios, en su caso, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las empresas navieras españolas y comunitarias podrán ser autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante para contratar y emplear buques mercantes de Estados no pertenecientes a la Unión Europea para efectuar navegación de cabotaje”.



Respecto del cabotaje insular, la normativa aplicable permite matizar la aplicación del principio de libre prestación de servicios, mediante la posibilidad de considerar estas líneas como “de interés público”<sup>129</sup>.

Dicha consideración implica<sup>130</sup>:

- La necesidad de comunicar previamente a la Dirección General de la Marina Mercante el comienzo de la operación<sup>131</sup>.
- La posibilidad de que la Administración establezca a los operadores obligaciones de servicio público, dentro de las permitidas expresamente por el marco comunitario<sup>132</sup>.
- Excepcionalmente, la posibilidad de que el Estado celebre contratos administrativos con el objeto de garantizar la adecuada prestación de servicios de comunicación para líneas regulares.

En definitiva, el Tribunal indica la existencia de una barrera a la entrada en la línea Algeciras-Ceuta, derivada de la imposibilidad de que navieras de nacionalidad no comunitaria, puedan concurrir directamente a prestar el servicio en las líneas con destino a Ceuta, con independencia de que dichas empresas ya operen en las líneas de navegación exterior en esta zona.

---

<sup>129</sup> El Art. 4 del Reglamento 1466/1997 establecía inicialmente la consideración de líneas de interés público a todas las líneas de cabotaje insular. Sin embargo, la Sentencia 16 de octubre de 2001, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, tras elevar cuestión prejudicial al TJE, anuló tal carácter automático. El TS estableció que dicha consideración sólo podría ser determinada y debidamente justificada por el Gobierno caso por caso, siempre en el supuesto de exista una necesidad real y objetiva de servicio público, que el régimen de autorización administrativa sea necesario y proporcionado y que los criterios para la autorización sean objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano (F.J. 5º y 13ª).

El Art. 7.4 LPEMM, en la redacción conferida por la Ley 62/2003, *op. cit.*, dispone: “El Gobierno en el ámbito de las competencias del Estado podrá establecer, en su caso, que la prestación de todas o alguna de estas navegaciones se realice con imposición de obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a y/o procedencia de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquellas representan.”

<sup>130</sup> *Vid.* el Art. 4 *in fine* del Real Decreto 1466/1997.

<sup>131</sup> Anteriormente, para operar la línea de cabotaje insular resultaba necesario contar con autorización administrativa previa, de carácter reglado, expedida por la Dirección General de la Marina Mercante. La modificación de los Artículos 7 y 81.2 de la LPEMM establecida por el Art. 109 de la Ley 62/2003 (BOE 313 de 31/12/2003), de medidas fiscales, administrativas y del orden social, elimina la obligatoriedad de la autorización administrativa previa. Las empresas españolas (o del Espacio Económico Europeo) sólo requieren notificación y el cumplimiento de los requisitos del Art. 6 del Real Decreto 1466/1997.

<sup>132</sup> *Vid.* Art. 4.2 del Reglamento 3577/1992.



Esta barrera a la entrada no se configura, en la actualidad, como un elemento que limite significativamente la ya reducida competencia efectiva en los mercados de transporte marítimo afectados. En primer lugar, debido a la posibilidad de establecer empresas con participación de nacionales comunitarios y extracomunitarios con el objetivo de entrar en el mercado (por ejemplo NAUTAS AL-MAGHREB, participada por BALEARIA) y, en segundo lugar, por la existencia de potenciales competidores de nacionalidad comunitaria (como BALEARIA).

### **8.1.2. Acuerdos entre empresas.**

El Tribunal coincide con el Servicio en señalar que los frecuentes acuerdos de colaboración suscritos entre las diferentes navieras pueden, y en ocasiones<sup>133</sup> tienen como efecto, coordinar la actividad de las empresas partícipes en los mismos. Dichos acuerdos pueden dificultar el acceso a otras empresas que se encuentren en disposición de entrar en el mercado.

A modo de ejemplo, analizando sólo las navieras activas en la línea Algeciras-Ceuta, se puede indicar que TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS y BUQUEBÚS poseen participaciones del 33% en NAVIERA DE CEUTA, S.A. Por su parte, NAVIERA DE CEUTA, S.A. posee el 50% de CEUTA UNIVERSAL, cuyo restante 50% es propiedad de NAVICEUTA, empresa perteneciente al competidor GRUPO BOLUDA.

## **8.2. Barreras económicas**

En este caso, el Tribunal no considera que las inversiones necesarias para la disposición de los buques que exploten las diversas líneas constituya una barrera infranqueable a la entrada en el mercado.

Con independencia de que el montante de la inversión sea relativamente elevado, la capacidad financiera y económica de los posibles entrantes, siempre que ya estén activos en el sector<sup>134</sup>, junto con la diversidad de modalidades que facilitan el empleo del buque, adquiriendo<sup>135</sup> o no<sup>136</sup> la propiedad, impiden que la disponibilidad de este activo constituya una barrera que limite la expugnabilidad del mercado.

---

<sup>133</sup> Vid. Expedientes 561/03, Líneas Marítimas del Estrecho 2, 555/03, Líneas Marítimas del Estrecho y 543/02, TRASMEDITERRÁNEA/EUROFERRYS/BUQUEBÚS. [www.tdcompetencia.es](http://www.tdcompetencia.es)

<sup>134</sup> Vid. Decisión de la Comisión Europea de 26 de enero de 1999, asunto IV/36.253, P&O/STENA LINE. [www.worldlii.org/eu/cases/ECComm/1999/4.html#Heading944](http://www.worldlii.org/eu/cases/ECComm/1999/4.html#Heading944)

<sup>135</sup> Son prácticas habituales la compra de buques de segunda mano o el arrendamiento con opción a compra. Adicionalmente, el Notificante indica que los astilleros, fundamentalmente los especializados en



No obstante, la integración vertical y la existencia de activos específicos si podrían configurar barreras económicas a la entrada.

### 8.2.1. Integración vertical.

La presencia del operador de transporte en el segmento “aguas abajo” de la venta de billetes, con carácter mayorista o minorista, podría implicar una mayor facilidad para acceder al consumidor final, desplazando ineficientemente la oferta de competidores rivales a través de la mayor presencia en esta parte de la cadena de valor.

Sin embargo, en esta ocasión, el Notificante indica que existen numerosos puntos de venta de billetes de pasajeros no controlados por las empresas que se concentran, tanto en la ruta terrestre utilizada por la mayoría de los emigrantes magrebíes en el Sur de España<sup>137</sup> como en el puerto de Algeciras<sup>138</sup>.

En consecuencia, el Tribunal no considera que el incremento marginal de la presencia de TRASMEDITERRÁNEA en la actividad de venta de billetes con la adquisición de EUROTRAS pueda implicar una barrera a la entrada que limite significativamente el acceso al mercado.

---

embarcaciones de alta velocidad, ofrecen grandes facilidades para la adquisición de buques, pudiendo financiar un porcentaje muy significativo de las embarcaciones. A este respecto, *Vid.:*

- Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo sobre primas y financiación a la construcción naval (modificado en varias ocasiones, la última por el Real Decreto 59/2005, de 21 de enero), en cuyo Art. 12 se prevé una subvención de hasta tres puntos porcentuales sobre el tipo de interés de los créditos solicitados para la compra de buques.
- La legislación del Impuesto sobre Sociedades, prevé el sistema de financiación de buques denominado *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,
- Acuerdo adoptado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos el 4 de septiembre de 2003, en relación a la concesión de avales del Estado a operaciones de inversión destinadas a la adquisición de buques por empresas navieras domiciliadas en España (Orden PRE/2573/2003 de 17 de septiembre).

<sup>136</sup> Es posible, entre otras figuras, el arrendamiento simple o el flete de buques de terceros

<sup>137</sup> El Notificante indica que existen al menos 24 puntos de venta, de los que, en la actualidad, tan sólo 6 corresponden a EUROTRAS y 3 a Asesores Turísticos del Estrecho, S.A. (TRASMEDITERRÁNEA).

<sup>138</sup> El Notificante señala que al menos existen 36 puntos de venta de billetes en el puerto de Algeciras de los que 3 corresponden a TRASMEDITERRÁNEA, 3 a EUROFERRYS y 2 a EUROTRAS.



### 8.2.2. Activos específicos.

La explotación de líneas marítimas implica la necesidad de contar con ciertos activos específicos situados en los puertos, puntos de salida y llegada indispensables para la línea marítima concreta<sup>139</sup>.

Entre otros, para garantizar el funcionamiento de la línea, es imprescindible la disponibilidad simultánea de espacio de atraque en los puertos de origen y de destino. La naviera puede emplear estos atraques, según la práctica usual, bien en exclusividad, mediante concesión administrativa<sup>140</sup>, bien de forma compartida con otras navieras.

De entre las líneas afectadas por la operación notificada, los puertos de aquéllas con mayor tráfico y por tanto donde podrían originarse barreras a la entrada presentan la siguiente situación:

- En Ceuta, existe actualmente un atraque libre para la operación del transporte marítimo de pasajeros, de un total de cuatro, (para el transporte de mercancías, existen un total de siete) sin perjuicio de una eventual liberación de un punto de los que actualmente disfrutaban las Partes en la operación notificada, por parte de la Autoridad Portuaria de Ceuta<sup>141</sup>.
- En Algeciras, los atraques son compartidos por los distintos operadores, no pareciendo que por el momento exista necesidad de puntos adicionales<sup>142</sup>.
- En Tánger, en ocasiones se ha argumentado la “limitación operativa” por parte de las autoridades marroquíes<sup>143</sup>. Esta posible escasez debería ser paliada, si

---

<sup>139</sup> En particular, en lo referente a los puertos de interés general, la Ley 48/2003 en su Artículo 56 dispone que “la actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios”. La propia Ley describe, en sus Artículos 57 y siguientes, cuáles son los servicios portuarios básicos.

<sup>140</sup> Por ejemplo, el punto de atraque para el transporte de pasajeros y vehículos de que el Notificante disfruta, en el momento de este Informe, en régimen de concesión administrativa en el puerto de Ceuta.

<sup>141</sup> La Autoridad Portuaria de Ceuta manifiesta en su contestación a la Nota Sucinta que “la aplicación de los artículos 117.4 y 77.1 de la Ley (48/2003) obligará a la Autoridad Portuaria de Ceuta a no autorizar la operación de transmisión de la concesión de Europa Ferrys a favor de Trasmediterránea, y probablemente a revocar el título de otorgamiento sin derecho a indemnización”.

<sup>142</sup> Ello se desprende de la inminente entrada de NAUTAS AL-MAGHREB (que ya opera en la línea Algeciras-Tánger) en la línea Algeciras-Ceuta.

<sup>143</sup> Así lo refiere la Dirección General de la Marina Mercante en su contestación a la Nota Sucinta que le fue remitida a este Tribunal, p.10



bien a medio plazo, por la entrada en servicio del puerto marroquí de Tánger-Med<sup>144</sup>, situado a 30 km. de Tánger y 25 km. de Ceuta.

De la mencionada situación no se desprende, por tanto, que la escasez de puntos de atraque pueda constituir *a priori* un obstáculo a la entrada potencial de nuevos competidores; particularmente, en la línea Algeciras-Ceuta, donde la operación de concentración sometida a examen registraría una mayor incidencia.

No obstante, el Tribunal manifiesta que las Autoridades Portuarias, a través del uso de los poderes administrativos que ostentan en relación a la ordenación de la adecuada prestación de servicios portuarios, deben garantizar que el acceso a las instalaciones se preste en las mejores condiciones de eficiencia y adecuación a la normativa vigente, facilitando, en su caso, el acceso de nuevos operadores<sup>145</sup>.

Adicionalmente, la Ley de Defensa de la Competencia regula los acuerdos y prácticas restrictivas o abusivas instaurando un sistema de control *a posteriori* de dichas prácticas.

## 9. EFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA DERIVADOS DE LA OPERACIÓN.

Con la presente operación, COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. (TRASMEDITERRÁNEA) primera naviera española, incrementa su cuota en los mercados de transporte marítimo regular de carga general y de pasajeros en la ruta Sur Peninsular-Norte de África a través de la adquisición de las empresas EUROPA DE FERRYS; S.A. (EUROFERRYS), empresa que explota las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tanger con dos buques, y VIAJES EUROTRAS, S.A. (EUROTRAS) activa como agencia de viajes.

Considerando la globalidad de las líneas en la ruta afectada, la operación implica la adición de las cuotas de los operadores 1º y 4º en pasajeros y 1º y 5º en mercancías hasta alcanzar unas cuotas conjuntas de facturación 46,31% y 37,50%, respectivamente.

---

<sup>144</sup> La DGMM estima que para este tráfico, el puerto Tánger-Med no entrará en servicio antes de 2010.

<sup>145</sup> La exposición de motivos de la LDC indica que “La defensa de la competencia, por tanto, de acuerdo con las exigencias de la economía general y, en su caso, de la planificación, ha de concebirse como un mandato a los poderes públicos que entronca directamente con el artículo 38 de la Constitución”.



El análisis pormenorizado del Tribunal de los mercados afectados, el estudio de las alegaciones del notificante y la información remitida por los receptores de la Nota sucinta, indican que la operación notificada no obstaculizará el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado de transporte marítimo regular de carga general en las líneas desde el Sur de la Península a Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.

Respecto al tráfico de pasajeros, deben distinguirse dos tipos de consumidores representativos:

- En primer lugar, en las líneas con origen y destino en Marruecos o las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, el consumidor representativo es el inmigrante norteafricano, marroquí, que se desplaza con su vehículo a su país de origen, especialmente en verano. Para estos consumidores las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Melilla son sustituibles con el resto de las líneas con destino a Marruecos. La operación origina en este mercado un incremento de la cuota de TRASMEDITERRÁNEA de 12,17 puntos porcentuales hasta alcanzar el 46,32%. A pesar de los reducidos niveles de competencia previos a la concentración, el Tribunal estima que el número de navieras activas, la existencia de entrantes potenciales creíbles y la sustituibilidad entre las líneas evitan que, en este caso, la operación represente un empeoramiento de la competencia efectiva.
- Por otro lado, los residentes en Ceuta, el segundo grupo de consumidores representativos afectados, no disponen de alternativa eficiente al transporte marítimo Algeciras-Ceuta, debido a que la Ciudad Autónoma no dispone de conexión por vía aérea y a que las subvenciones al transporte marítimo para residentes están limitadas a esta línea. La operación origina un incremento de la cuota de TRASMEDITERRÁNEA de 34,1 puntos porcentuales hasta alcanzar el 71,51% absorbiendo al segundo competidor y convirtiendo la estructura de mercado en un duopolio, junto a BUQUEBÚS.

Debe señalarse que la expugnabilidad del mercado, facilitada por la inexistencia de barreras a la entrada infranqueables; la anunciada entrada en el mercado de BALEARIA y la muy reducida presión competitiva que ha venido ejerciendo EUROFERRYS son factores que mitigan, en parte, el efecto diferencial sobre el nivel de competencia de la operación de concentración analizada.

No obstante, tanto en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas con origen y destino en Ceuta como en la línea de transporte marítimo regular de



carga general a esta misma ciudad<sup>146</sup>, el Tribunal considera que el incremento estructural del nivel de concentración, la falta de sustituibilidad eficiente para el transporte marítimo, especialmente para pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta, la existencia de diversos vínculos jurídicos y económicos que relacionan a los oferentes y los precedentes de prácticas contrarias a la competencia en estos mercados, señalizan un perjuicio para la competencia efectiva en el futuro.

## 10. CONCLUSIONES.

- Primera.- La operación de concentración notificada consiste en la adquisición por COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. (TRASMEDITERRÁNEA) del 100% del capital social de EUROPA DE FERRY; S.A. (EUROFERRY) y VIAJES EUROTRAS, S.A. (EUROTRAS). Estas empresas están activas en el sector del transporte marítimo de mercancías y pasajeros y marginalmente, en el sector de agencias de viajes.
- Segunda.- Los mercados de producto relevantes son el mercado de transporte marítimo regular de carga general y el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros.
- Tercera.- Los mercados geográficos relevantes son, en primer lugar, las líneas desde el Sur de la Península a Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla y, en segundo lugar, en el caso de pasajeros, las líneas con origen y destino en Ceuta. Aunque no forme un mercado geográfico separado, el Tribunal ha estudiado detalladamente la estructura de la oferta de transporte marítimo regular de carga general con destino u origen en Ceuta.
- Cuarta.- El Tribunal considera que la operación no obstaculizará el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado de transporte marítimo regular de carga general que engloba las líneas desde el Sur de la Península a Marruecos y a las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.
- Quinta.- A pesar de los reducidos niveles de competencia previos a la concentración, en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas desde el Sur de la Península a Marruecos y a las Ciudades

---

<sup>146</sup> En la actualidad, Algeciras-Ceuta y Málaga-Ceuta para mercancías y Algeciras-Ceuta para pasajeros.



Autónomas de Ceuta y Melilla, el Tribunal estima que el número de navieras activas, la existencia de entrantes potenciales creíbles y la sustituibilidad entre las líneas evitan que, en este caso, la operación represente un empeoramiento de la competencia efectiva.

- Sexta.- En el mercado del transporte de pasajeros con origen o destino en Ceuta, la operación origina un incremento de la cuota de TRASMEDITERRÁNEA de 34,1 puntos porcentuales hasta alcanzar el 71,51% absorbiendo al segundo competidor y convirtiendo la estructura de mercado en un duopolio, junto a BUQUEBÚS. Debe subrayarse que los residentes en Ceuta no disponen de alternativa eficiente al transporte marítimo Algeciras-Ceuta, 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.
- Séptima.- El Tribunal señala que la expugnabilidad del mercado, facilitada por la inexistencia de barreras a la entrada infranqueables; la anunciada entrada en el mercado de BALEARIA en la línea Algeciras-Ceuta y la muy reducida presión competitiva que ha venido ejerciendo EUROFERRYS, son factores que mitigan parcialmente el efecto diferencial sobre el nivel de competencia de la operación de concentración analizada.
- Octava.- En el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas con origen y destino en Ceuta y en la línea de transporte marítimo regular de carga general a esta misma ciudad, el Tribunal concluye que el incremento estructural del nivel de concentración, la falta de sustituibilidad eficiente para el transporte marítimo, especialmente para pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta, la existencia de diversos vínculos jurídicos y económicos que relacionan a los oferentes y los precedentes de prácticas contrarias a la competencia en estos mercados, señalizan un perjuicio futuro para la competencia efectiva, por lo que es necesario adoptar medidas que compensen sus efectos.

Por cuanto antecede, el Tribunal de Defensa de la Competencia, por mayoría y con el voto en contra del Sr. Torremocha y García-Sáenz, dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 17 de la Ley de Defensa de la Competencia, ha acordado remitir al Sr. Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda para su elevación al Gobierno el siguiente:



## DICTAMEN

El Pleno del Tribunal, una vez estimados los efectos que podría causar sobre la competencia en los mercados afectados la concentración económica objeto del presente Informe, considera que resultaría adecuado declarar procedente la operación notificada si se sometiera la misma a las condiciones que a continuación se detallan:

**PRIMERA.-** TRASMEDITERRÁNEA y EUROFERRYS deberán salir, en el plazo y forma que determine el Consejo de Ministros, del accionariado de todas aquellas empresas que no pertenezcan en exclusiva al grupo y estén activas o pasen a estar activas, como navieras, en el transporte marítimo de carga general o pasajeros en la ruta entre el Sur de la Península y el Norte de África, no pudiendo ser titulares, durante los próximos cinco años, de participación directa o indirecta alguna en dichas empresas.

**SEGUNDA.-** TRASMEDITERRÁNEA deberá renunciar a utilizar en exclusiva uno de los dos atraques en el puerto de Ceuta que esta compañía y EUROFERRYS tienen conferidos en régimen de concesión. La decisión del Consejo de Ministros deberá indicar un plazo para la renuncia inferior a tres meses.

**TERCERA.-** TRASMEDITERRÁNEA no podrá mantener acuerdos de exclusividad con los puntos de venta minorista de billetes de pasajeros destinados a los mercados afectados por esta operación de concentración ubicados en las rutas a los puertos.

**CUARTA.-** TRASMEDITERRÁNEA y EUROFERRYS no podrán suscribir en la presente operación de concentración pacto alguno de no competencia.

Adicionalmente, el Pleno del Tribunal considera adecuado, en virtud de la facultad otorgada por el apartado 2 *in fine* del artículo 16 del Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, acompañar la operación de la siguiente medida para el restablecimiento de una competencia efectiva. Dicha medida no origina obligaciones para el notificante:



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA COMPETENCIA

**QUINTA.-** El Servicio de Defensa de la Competencia, atendiendo al contenido del expediente de concentración C97/06 TRASMEDITERRÁNEA / EUROPA FERRYS / VIAJES EUROTRAS deberá proponer la adopción de medidas conducentes a la remoción de los obstáculos a la entrada de nuevos operadores en los mercados afectados y, en su caso, iniciar de oficio un procedimiento en materia de prácticas prohibidas.

**Madrid, 20 de junio de 2006**