

# **Tribunal de Defensa de la Competencia**

## **I N F O R M E**

### **EXPEDIENTE DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICA** **C 67/01**

NOTIFICANTE:

**REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS S.A. Y  
REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA**

OBJETO:

**CONSTITUCIÓN DE LA EMPRESA EN PARTICIPACIÓN AUTOCLUB  
IBEROAMERICANO S.A. POR REPSOL COMERCIAL DE  
PRODUCTOS PETROLÍFEROS S.A. Y REAL AUTOMÓVIL CLUB DE  
ESPAÑA**

## INDICE

<b>1. ANTECEDENTES</b> .....	<b>3</b>
1.1. Notificación de la operación de concentración.....	3
1.2. Remisión del expediente .....	3
1.3. Actuaciones del Tribunal .....	4
1.4. Confidencialidad.....	4
1.5. Alegaciones de terceros y declaraciones de parte interesada.....	5
1.6. Audiencia de los interesados. ....	5
<b>2. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN</b> .....	<b>6</b>
2.1. Descripción de la operación .....	6
2.2. Aplicación del derecho de la Competencia .....	7
<b>3. PARTES INTERVINIENTES</b> .....	<b>10</b>
3.1. REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS, S.A.....	10
3.2. REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA.....	11
<b>4. DEFINICIÓN DEL MERCADO</b> .....	<b>13</b>
4.1. Productos y Servicios ofertados por las empresas matrices .....	13
4.2. Actividades que desarrollará AUTOCLUB .....	13
4.3. La asistencia en viaje .....	16
4.4. Estructura de la oferta .....	27
4.5. Delimitación del mercado relevante .....	29
4.5.1. Mercado de producto .....	29
4.5.2. Mercado geográfico.....	32
4.6. Estructura del mercado tras la operación de concentración .....	33
<b>5. EFECTOS RESTRICTIVOS DE LA OPERACIÓN SOBRE LA COMPETENCIA EFECTIVA EN EL MERCADO</b> .....	<b>35</b>
5.1. Posibilidades de elección de proveedores y clientes.....	35
5.2. Poder económico y financiero de las empresas.....	35
5.3. Evolución de la oferta y la demanda. ....	35
5.4. Barreras de entrada .....	37
<b>6. EFECTOS COMPENSATORIOS DE LAS RESTRICCIONES A LA COMPETENCIA</b> .....	<b>38</b>
<b>7. RESUMEN Y CONCLUSIONES</b> .....	<b>39</b>
<b>DICTAMEN</b> .....	<b>41</b>

## **1. ANTECEDENTES**

### **1.1. Notificación de la operación de concentración.**

Con fecha 3 de septiembre de 2001 tuvo entrada en el Servicio de Defensa de la Competencia (En Adelante El Servicio) La Notificación De La Operación De concentración económica consistente en la creación de la empresa en participación AUTOCLUB IBEROAMERICANO S.A. (AUTOCLUB) por REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS (REPSOL COMERCIAL) Y REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE).

La notificación realizada por REPSOL COMERCIAL y RACE se lleva a cabo según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), modificada por el Real Decreto Ley 6/1999, de 16 de abril, de Medidas Urgentes de Liberalización e Incremento de la Competencia, que otorga el carácter de notificación obligatoria a todas aquellas operaciones de concentración que reúnen los requisitos reglados en dicha norma. Así pues, la legislación aplicable a la presente operación es la LDC, el Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre Medidas Urgentes de Carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica, el Real Decreto Ley 6/1999 y el Real Decreto 1080/1992, de 11 de septiembre, sobre el procedimiento a seguir por los órganos de defensa de la competencia en concentraciones económicas y la forma y contenido de su notificación.

### **1.2. Remisión del expediente**

El día 3 de octubre de 2001 la Secretaría General de Política Económica y Defensa de la Competencia, por orden del Excmo. Sr. Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía, remitió el expediente referenciado como N-187 sobre la operación de concentración objeto del presente informe, a los efectos de lo previsto en el artículo 15.bis de la LDC. Dicho expediente tuvo entrada en el Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante el Tribunal) el mismo día 3 de octubre de 2001, siendo referenciado como expediente C67/01 REPSOL/RACE/AUTOCLUB.

Según el artículo 16 de la citada LDC, modificada por el Real Decreto Ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios, el Tribunal deberá emitir su dictamen sobre la operación antes de dos meses, por lo que éste deberá ser aprobado en el **Pleno** del Tribunal antes del 3 de diciembre de 2001.

### **1.3. Actuaciones del Tribunal**

Tras la recepción del expediente, el Presidente del Tribunal, de acuerdo con el art. 12 del Real Decreto 1080/1992, procedió al nombramiento de una Comisión con el encargo de elaborar la ponencia que posteriormente serviría de base al informe del Tribunal. La Comisión estuvo compuesta por el Vocal del Tribunal Sr. D. Luis Martínez Arévalo y la Subdirectora General de Informes sobre Concentraciones, Adquisiciones y Ayudas Públicas, Dña. Pilar Sánchez Núñez, en calidad de Secretaria de la Comisión.

La Comisión, tras analizar la información contenida en el expediente, redactó, sobre la base del art. 12.2.c del Real Decreto 1080/1992, una Nota Sucinta que, tras ser puesta en conocimiento del notificante y manifestada por éste su conformidad con el contenido de la misma, fue remitida a los posibles interesados. Se consideró que los posibles interesados por esta operación podrían ser los competidores de las empresas notificantes, los proveedores y los clientes de las mismas.

Con el fin de dar amplia difusión a la operación la Nota Sucinta se remitió a las siguientes asociaciones: UNION ESPAÑOLA DE ENTIDADES ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS (UNESPA), ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA (ANEAC), ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TALLERES DE REPARACION DE VEHICULOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID (ASETRA) y NUEVA ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TALLERES DE VEHÍCULOS DE MOTOR DE LA COMUNIDAD DE MADRID (NATRA).

En el proceso de investigación de la presente operación la Comisión se reunió con los notificantes para que éstos expusieran la operación y aclarasen determinadas cuestiones suscitadas por la Comisión.

### **1.4. Confidencialidad**

La empresa notificante ha solicitado la confidencialidad sobre diversos datos económicos de las empresas afectadas por la operación, así como de las listas de clientes y proveedores y los acuerdos de compraventa. El Tribunal, en su reunión plenaria del día 30 de octubre, decidió resolver favorablemente la mencionada petición, procediendo a segregar del expediente los datos confidenciales y formando con ellos pieza separada.

## **1.5. Alegaciones de terceros y declaraciones de parte interesada**

Se han recibido un total de cinco respuestas, en plazo, a la Nota Sucinta enviada por el Tribunal, en dos de ellas no se manifiesta objeción alguna a la operación. En una tercera se afirma que la empresa en participación AUTOCLUB ostentará una posición de dominio en el “mercado español en lo que se refiere a la asistencia en carretera” a la vez que se expone la información privilegiada que tendrá la nueva empresa a través de los datos confidenciales de clientes, ya sean éstos efectivos o potenciales, del mercado de asistencia en carretera que obran en poder de REPSOL COMERCIAL y a los que ha tenido acceso a través de la comercialización de su tarjeta “SOLRED”. Por todo ello proponen que se limite la cuota de mercado de la empresa creada. Las otras dos respuestas corresponden a REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA (RACC) y ASETRA, solicitando ser declaradas parte interesada en el expediente; el Tribunal determinó que procedía acceder a esa petición. REAL AUTOMÓVIL CLUB VASCO NAVARRO (RACVN) solicitó ser declarada parte interesada en un escrito fuera de plazo, por lo que éste no ha sido considerado.

## **1.6. Audiencia de los interesados.**

De conformidad con lo dispuesto en el art. 15.4, párrafo 1º de la LDC, la Comisión declaró concluida la tramitación del expediente el día 13 de noviembre de 2001, dando posteriormente vista del mismo a todos los interesados durante diez días, con el objeto de que presentaran sus alegaciones. Ha presentado escrito de alegaciones, RACC, mientras que ASETRA ha manifestado que no tiene alegaciones que presentar.

El RACC, en su calidad de parte interesada, alega que “el sector económico afectado por la operación es el de los clubes automovilísticos, que ofrece varios servicios a la vez, siempre que se hallen relacionados con la automoción”, frente a la delimitación de la notificación de que el mercado afectado es únicamente el de “asistencia en viaje”. Se basa esta alegación en que la nueva empresa AUTOCLUB prestará otros servicios como el de “asesoría jurídica integral” al usuario automovilista, que incluirá recursos contra multas, asesoramiento en materia de accidentes, impuestos, etc.”, “agencia de viajes”... “El mercado geográfico de la operación de concentración notificada es de ámbito principal”, según las mismas alegaciones. Las cuotas de mercado, medidas a nivel provincial sobre el censo de los clubes automovilísticos, le otorgan a RACE posiciones en el mercado, superiores al 90% en once provincias, superiores al 50% en 31 provincias y superiores al 25% en 39 provincias. Esta posición de RACE, se alega también, procede de que durante muchos años “gozó de una

exclusividad institucional en la tramitación de determinados expedientes administrativos”.

Estas alegaciones han sido documentadas con una serie de informaciones cuantitativas que se han incorporado en los epígrafes de este documento correspondientes a la estructura del mercado.

Se alega también en contra del uso de la marca RACE por parte de una empresa destinada a la obtención de beneficios, ya que el nombre de RACE está directamente relacionado a una entidad asociativa sin ánimo de lucro, mientras que AUTOCLUB prestará sus servicios tanto a socios como a clientes no socios de forma que se perderá tanto “la base asociativa” como la parte “sin ánimo de lucro”.

Por último se pone de manifiesto en las alegaciones la utilización que AUTOCLUB realizará de las tarjetas SOLRED y VISA REPSOL por proponer a sus titulares “la posibilidad de adscribirse a AUTOCLUB”, y también de los puntos de venta de REPSOL, a través de los cuales estarán disponibles los boletines de inscripción y otros materiales. Se interpreta con ello, por parte del RACC, la posibilidad de que se produzca “la imposición de determinados proveedores y distribuidores a la nueva sociedad, que supone la fijación de forma indirecta de unas determinadas condiciones económicas y, la subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que no guarden relación con el objeto del contrato principal”.

Se solicita finalmente que el Tribunal declare la improcedencia de la operación de concentración objeto del Expediente C67/01, “por cuanto obstaculiza el mantenimiento de la competencia en el mercado”.

## **2. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

### **2.1. Descripción de la operación**

La operación de concentración notificada consiste en la creación de la empresa en participación AUTOCLUB IBEROAMERICANO S.A..

La operación se llevará a cabo en los términos y condiciones del Acuerdo firmado el 23 de mayo de 2001 por las empresas REPSOL COMERCIAL Y RACE. REPSOL COMERCIAL aportará a AUTOCLUB la rama de negocio de asistencia en carretera de su filial EURO 24, además de realizar una aportación dineraria ([...]) Tras la constitución de la empresa en participación EURO 24 subsistirá como persona jurídica, sin desarrollar actividades en el

mercado. Asimismo, EURO 24 aportará a la nueva empresa AUTOCLUB su participación accionarial del 20,03% en la empresa luxemburguesa EUROPE NET, S.A.<sup>1</sup> Por su parte RACE aportará a AUTOCLUB la totalidad de las participaciones que ostenta en sus filiales RACE ASISTENCIA (RASISA), UNIÓN DE AUTOMOVILES CLUBS, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS (UNACSA) y ASEGURACE SEGURAC S.A., de tal forma que dichas sociedades pasarán a ser controladas por AUTOCLUB. Asimismo, RACE aportará a AUTOCLUB la titularidad del nombre comercial y de la marca AUTOCLUB, así como una licencia no remunerada de uso del nombre comercial y marca RACE. También aportará RACE su participación del 5% en ARC TRANSISTANCE, sociedad participada por autoclubes de distintos países europeos<sup>1</sup>.

Una vez constituida AUTOCLUB, su capital social pertenecerá en un 50% a RACE y en un 50% a REPSOL COMERCIAL (el 45% de forma directa y el restante 5% a través de EURO 24). Estas participaciones llevarán aparejadas idénticos derechos de voto.

La empresa en participación, según se manifiesta en el formulario de notificación, será controlada conjuntamente por las matrices mediante un Consejo de Administración cuya composición será paritaria. El Consejo de Administración estará compuesto por un mínimo de 4 miembros y un máximo de 12, siempre en número par. En el momento de constitución de la empresa en participación se fijará en 10 miembros, cinco designados por REPSOL COMERCIAL y cinco designados por RACE. Las decisiones del Consejo se tomarán con el voto favorable de la mitad más uno de los miembros integrantes del Consejo cuando se refieran a los ámbitos más relevantes para el funcionamiento de la sociedad.

[...]

## 2.2. Aplicación del derecho de la Competencia

La LDC, modificada por el Real Decreto Ley 6/1999, de 16 de abril, de Medidas Urgentes de Liberalización e Incremento de la Competencia, establece en su artículo 14.2 que se considerarán concentraciones económicas aquellas operaciones que supongan una modificación estable de la estructura de control de las empresas partícipes mediante *“La creación de una empresa en común y, en general, la adquisición del control conjunto de una empresa, cuando ésta desempeñe con carácter permanente las funciones de una entidad económica independiente y no tenga por objeto o efecto fundamental coordinar el comportamiento competitivo de empresas que continúen siendo independientes”*. Esta ampliación en la legislación

---

<sup>1</sup> Esta aportación estará subordinada a la obtención de las autorizaciones que correspondan por parte de los órganos de gobierno de las respectivas sociedades

española sobre el concepto de concentraciones económicas incorpora los conceptos establecidos en el Reglamento CEE nº 4064/89, en concreto el artículo 3.2. En su Comunicación relativa al concepto de empresa en participación con plenas funciones,<sup>2</sup> la Comisión considera que *“las empresas en participación son empresas controladas en común por dos o más empresas”*, y en este mismo documento se explica que para que una operación se considere concentración el sentido del artículo 3 del reglamento sobre concentraciones se han de cumplir los requisitos de la existencia de “control en común” y “modificación de la estructura de las empresas”.

Sobre el primer requisito, la Comisión manifiesta, en el párrafo 18 de la Comunicación sobre el concepto de concentración,<sup>3</sup> que *“existe control en común cuando los accionistas (empresas matrices) deben llegar a un acuerdo sobre las decisiones importantes que afectan a la empresa controlada (empresa en participación)”* y en el párrafo 20 que *“La forma más clara de control en común se da cuando hay sólo dos empresas matrices que se reparten a partes iguales los derechos de voto de la empresa en participación. En este caso no es preciso que exista entre ellas un acuerdo formal. Sin embargo, cuando dicho acuerdo exista, debe ser conforme al principio de igualdad de las empresas matrices estableciendo, por ejemplo, que cada una de ellas tiene derecho al mismo número de representantes en los órganos de administración y que ningún miembro posee un voto de calidad. También hay igualdad cuando ambas empresas tienen derecho a designar un número igual de miembros en los órganos decisorios de la empresa en participación”*.

Sobre el segundo requisito, los párrafos 11 y 12 de la Comunicación sobre empresas en participación recuerdan el artículo 3.2 del Reglamento en cuanto a la necesidad de que *“la empresa en participación ha de desempeñar con carácter permanente todas las funciones de una entidad económica independiente. Las empresas en participación que cumplen este requisito, que supone un cambio permanente en la estructura de las empresas afectadas, se conocen normalmente como empresas en participación con “plenas funciones”. Esto significa, fundamentalmente, que la empresa en participación ha de operar en un mercado y desempeñar todas las funciones que normalmente desarrollan las empresas presentes en dicho mercado. Para ello, la empresa en participación ha de disponer de una dirección dedicada a las operaciones diarias y de acceso a suficientes recursos financieros, humanos y activos (materiales e inmateriales), de manera que desarrolle una actividad empresarial de forma duradera en el ámbito previsto en el acuerdo que rige la empresa en participación.”*

---

<sup>2</sup> DO núm. C 66/1, de 2 de marzo de 1998

<sup>3</sup> DO núm. C 66/5, de 2 de marzo de 1998



Analizado el acuerdo firmado por REPSOL COMERCIAL y RACE caben las siguientes consideraciones. Se crea una nueva empresa, AUTOCLUB, que estará participada a partes iguales por sus matrices,<sup>4</sup> que tendrán el mismo número de miembros en el Consejo de Administración de la nueva empresa. Por tanto, las matrices detentarán el control conjunto de la empresa en participación.

Se pretende que la nueva empresa financie su desarrollo mediante la aplicación de los recursos propios generados, siendo la autofinanciación uno de sus objetivos. RACE aportará a la nueva empresa las empresas filiales encargadas de gestionar la actividad de Seguros y Reaseguros, la asistencia en carretera y la correduría de seguros. Por su parte, REPSOL COMERCIAL aportará la rama de actividad de servicio telefónico de 24 horas de asistencia en carretera a vehículos industriales, cuya titularidad corresponde actualmente a EURO 24. Es decir, se aportarán a la nueva empresa todos los activos materiales e inmateriales y los recursos humanos que hasta el momento empleaban las matrices. Por lo tanto, la nueva empresa será la que desempeñe todas las funciones que hasta el momento realizaban las matrices en el mercado afectado.

El Acuerdo firmado por REPSOL COMERCIAL y RACE dará origen a una empresa en participación que cumple con la definición que la LDC establece en su artículo 14.2 y con la definición establecida por la legislación comunitaria.

La siguiente cuestión que debe plantearse es la de si la presente operación cumple los requisitos para ser analizada por las autoridades nacionales de competencia o, por el contrario, le es de aplicación el Reglamento (CEE) nº 4064/89, del Consejo, sobre el control de las operaciones de concentración entres empresas, modificado por el Reglamento CEE nº 1310/97. Dado el volumen de facturación de las empresas participantes y su ámbito geográfico, no se cumplen los requisitos previstos en el apartado 2 y 3 del artículo 1 del citado Reglamento, y, por tanto, puesto que la cifra de ventas global en España del conjunto de las empresas partícipes en la operación supera los 240,4 millones de euros (40.000 millones de pesetas) establecidas en el artículo 14.b) de la LCD, la operación es objeto de notificación obligatoria ante las autoridades de competencia nacionales. El Real Decreto 1080/92, de 11 de septiembre, regula en su artículo 2 que el volumen de ventas global en España comprenderá, en general, la cifra resultante de la venta de productos o de la prestación de servicios por las empresas partícipes en la operación, durante el último ejercicio contable que correspondan a sus actividades ordinarias.

---

<sup>4</sup> [...]

### **3. PARTES INTERVINIENTES**

#### **3.1. REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS, S.A.**

REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS, S.A. es una sociedad anónima, constituida el 26 de marzo de 1992 y controlada por REPSOL-YPF, S.A., matriz del Grupo Repsol-YPF.

Su objeto social es desarrollar por cuenta propia, o de terceros, la comercialización de combustibles y carburantes elaborados por las sociedades que constituyen el Grupo Repsol-YPF. El desarrollo de esta actividad comercializadora se realiza fundamentalmente, a través de la red de estaciones de servicio vinculadas y de las ventas directas a clientes. A este respecto, hay que señalar que REPSOL tiene arrendadas a diversas sociedades, entre las que se encuentra su filial CAMPSARED, S.A., la red de estaciones de servicio de su propiedad o abanderada por ella.

Además de las empresas participadas por REPSOL, cuya actividad es la comercialización de productos petrolíferos de la marca “Repsol”, “Petronor” y “CAMPSA”, también participa en:

- EURO 24, S.L., cuyo capital social es en un 99,98% de REPSOL, tiene por objeto social la prestación, mediante un servicio telefónico de 24 horas, de asistencia en carretera a vehículos industriales.
- SOLRED, S.A., filial 100% de REPSOL, tiene por objeto social el diseño, desarrollo, implantación y explotación de medios de pago privados, orientados tanto a clientes particulares como a compañías, intermedia como comisionista en operaciones de compraventa u otras, y actúa en nombre y por cuenta del comitente o en nombre propio y por cuenta del comitente. También forma parte de su objeto social la implantación y administración de las redes terminales necesarias para la activación y puesta en funcionamiento de los medios de pago anteriormente expuestos
- AIR MILES ESPAÑA, empresa participada en un 22,5% por REPSOL cuya actividad es la de servicios de fidelización.

---

## CUADRO 1

### VOLUMEN DE VENTAS DE REPSOL-YPF 1998-1999-2000. MILLONES DE EUROS/PESETAS

	Millones de euros			Millones de pesetas		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
FACTURACIÓN MUNDIAL	18.573,2	25.633,3	44.043,1	3.090.334	4.265.021	7.328.160
FACTURACION UNIÓN EUROPEA	1.888,5	1.662,2	5.937,5	314.222	276.563	987.918
FACTURACION ESPAÑA	13.201,3	15.344,8	21.244,3	2.196.511	2.553.168	3.534.768

Fuente: Notificantes.

El importe neto de la cifra de negocios de Repsol Comercial de Productos Petrolíferos S.A., en el año 2000, ascendió a 1.841.644 millones de pesetas. Las actividades de Repsol Comercial se desarrollan principalmente en España.

El importe neto de la cifra de negocios de EURO 24, en el año 2000, alcanzó los 1.235 millones de pesetas y desarrolla sus actividades principalmente en España.

### 3.2. REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA

RACE es una entidad de base asociativa fundada en 1903; constituye una Asociación Civil sin ánimo de lucro, inscrita en el Registro Civil de Asociaciones del Ministerio del Interior con el nº 2035, personalidad jurídica propia, duración ilimitada y de ámbito nacional. Fue reconocida como Cámara Oficial que actuó como Dirección General de Tráfico en funciones hasta la creación del organismo oficial.

Posee un colectivo de socios a los que ofrece, mediante la contraprestación correspondiente, una amplia gama de servicios y prestaciones, en especial en materia de automoción, que se pueden dividir en: i) asesoramiento, defensa, información y representación de sus socios en todo en cuanto atañe a la vida del automóvil; y ii) fomento de la práctica de actividades deportivas y lúdicas, por los socios, para lo que dispone de instalaciones propias.

Las sociedades vinculadas a RACE son las siguientes:

- RACE ASISTENCIA (RASISA). Está participada al 100% por RACE. Su actividad consiste en el servicio de asistencia mecánica durante 24 horas en carretera incluyendo reparación “in situ” y el transporte del vehículo hasta el taller más cercano.
- UNIÓN DE AUTOMÓVILES CLUBS, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS (UNACSA). Está participada igualmente al 100% por RACE. Su objeto social es la práctica de operaciones de seguros y reaseguros en el ramo de asistencia en viaje.
- ASEGURACE, S.A. CORREDURÍA DE SEGUROS. Participada al 100% por RACE. Se dedica a la intermediación de pólizas de seguros (de automóvil, hogar, salud, vida y accidentes).
- RACE NET, S.A. Su objeto social consiste en la implantación y desarrollo de un portal vertical de Internet, orientado al mundo del automóvil y del transporte por carretera en general; a tales efectos podrá difundir información y datos, así como comercializar servicios, propios o ajenos, por Internet u otros medios electrónicos o telemáticos, y llevar a cabo cuantas actividades complementarias o accesorias fueran necesarias o convenientes para el cumplimiento de tales objetivos. RACE ostenta un 43,3% de su capital social.
- SEGURIDAD GLOBAL DEL AUTOMÓVIL, S.A. (ESEGEA): Su actividad se centra en la correduría de los seguros mediante la promoción, mediación y asesoramiento para la formalización de contratos de seguros privados entre personas físicas o jurídicas y entidades aseguradoras legalmente autorizadas o éstas entre sí, y el tratamiento informático y la gestión de los siniestros por los seguros de avería mecánica para automóviles. RACE ostenta un 40% de su capital social.
- PROYECTOS AUTOMÓVILES CLUBS SIGLO XXI, S.A. Sociedad dedicada a la elaboración de estudios. Está participada por RACE en un 45%.

---

**CUADRO 2**  
**VOLUMEN DE VENTAS RACE. 1998-1999-2000.**

	1998	1999	2000	1998	1999	2000
	Millones de euros			Millones de pesetas		
MUNDIAL	63,9	65,8	68,7	10.638	10.951	11.436
UNIÓN EUROPEA	2,9	1,2	0,6	476	203	102
ESPAÑA	61,1	64,6	68,1	10.162	10.748	11.334

Fuente: Notificantes.

## **4. DEFINICIÓN DEL MERCADO**

### **4.1. Productos y Servicios ofertados por las empresas matrices**

REPSOL COMERCIAL se dedica a la distribución y comercialización de productos petrolíferos mediante la adquisición, almacenaje, transporte, distribución, venta, suministro, y comercialización al por mayor y por menor. Comercializa también otros productos de consumo de venta en estaciones de servicio; explota, directa o indirectamente, una extensa red de estaciones de servicio suministradoras de productos petrolíferos, así como bares, restaurantes, hoteles, talleres, instalaciones de lavado y de lubricantes, garajes, almacenamientos y demás negocios y actividades coadyuvantes, auxiliares o conexas con su actividad principal.

EURO 24 presta asistencia en carretera a vehículos industriales, con peso superior a 3,5 tm mediante un servicio telefónico de 24 horas. EURO 24 ofrece sus servicios a fabricantes de camiones, flotas de transportistas y otros colectivos asociados al transporte por carretera.

RACE presta el servicio de asistencia mecánica durante 24 horas (a través de RASISA), el servicio de asistencia en viaje, el servicio de asistencia hogar (a través de MULTIASISTENCIA S.A.), el servicio de asesoría jurídica a sus asociados, los servicios relacionados con la gestión del automóvil (matriculación, carnés, importaciones,...) y el servicio de la Inspección Técnica del Vehículo. Además, oferta a sus socios el uso de medios de pago concertados con VISA y SOLRED que conllevan diversos descuentos. Sus asociados pueden acceder a acuerdos promocionales en tarifas de teléfono móvil con Airtel. Se ha creado un servicio de tarjetas seguras, de tal forma que, con la simple llamada a un número de teléfono, se procede a cancelar todas las tarjetas del asociado y a la reposición de las mismas. Otros servicios son los de información en la adquisición de automóviles, autoescuelas, información turística y oferta de viajes con la Agencia de Viajes Ecuador. Además de esos servicios, RACE ofrece las correspondientes pólizas de seguros para la prestación de los servicios (automóvil, viaje, hogar, asistencia médica, etc).

### **4.2. Actividades que desarrollará AUTOCLUB**

Asistencia en carretera a vehículos preferentemente industriales con un peso superior a 3,5 toneladas (camiones)

Esta actividad es la que viene desarrollando EURO 24, mediante un servicio telefónico de 24 horas. La prestación del servicio se desarrolla por acuerdos con establecimientos dedicados a la actividad de taller de servicios y reparaciones. En la actualidad, diversos fabricantes de camiones, flotas de camiones y otros colectivos han firmado acuerdos con EURO 24 para que éste les ofrezca a los conductores de los camiones de sus marcas, o del colectivo, el servicio de asistencia. Cuando un conductor de un camión precisa un servicio de asistencia en carretera contacta, a través de un número de teléfono, con EURO 24. En el caso de que el acuerdo se haya establecido con un determinado fabricante de camiones, al usuario se le responderá en nombre de la compañía de camiones que previamente ha contratado la gestión de la prestación del servicio. El usuario del servicio será el que pague a EURO 24 su prestación, mediante una tarifa fija. Además del cobro unitario del servicio, EURO 24 ingresa un porcentaje de la factura del taller. Puede también haber ingresado una determinada cantidad de la empresa fabricante de camiones por poner a disposición de los usuarios de la marca la gestión del servicio. De esta manera, algunos fabricantes de camiones han sustituido la prestación de este servicio realizada por alguna filial por la contratación a terceros de la prestación del servicio.

En la asistencia en carretera a vehículos industriales es, al menos de momento, poco frecuente, la cobertura mediante seguro de este tipo de siniestros. Se cobra por cada servicio prestado, a diferencia de lo que sucede en la asistencia en carretera a vehículos turismos (inferiores a 3,5 tm de peso)

Empresas como ARAG y ADA ofrecen un seguro de asistencia para camiones. Estimaciones del notificante sitúan en menos de un 1% los camiones que están cubiertos por este tipo de seguros.

#### Asistencia mecánica, especializada en la reparación de vehículos con peso inferior a 3,5 toneladas (turismos, furgonetas, etc.) y Asistencia en Viaje

Esta es la actividad principal ahora desarrollada por RASISA, que también se dedica a potenciar la actividad comercial y de promoción de mercado relacionadas con la captación y el mantenimiento de la cartera de socios de RACE. Esta filial de RACE representa la señal real de identificación del grupo: asistencia mecánica rápida y de calidad, mediante una infraestructura de “coches-taller”, “motos-taller” y grúas, marcadas con el llamativo logotipo en azul y amarillo. *“El número de coches y motos taller, así como plataformas con identificación exclusiva del RACE superan ampliamente las 1.100 unidades, lo que unido a una tupida red de concesionarios en todo el territorio español proporciona la*

*más importante organización de asistencia mecánica del país”<sup>5</sup>. El servicio se organiza en torno a una Central de Asistencia que gestiona más de tres millones y medio de llamadas anuales. Sus 180 líneas telefónicas digitales son atendidas por 130 operadores multilingües.... Resuelve un amplio repertorio de problemas, desde la simple falta de combustible o de batería y la avería mecánica de variada complejidad, a cuestiones de salud e inmovilidad contempladas en la Asistencia en Viaje.”*

#### Operaciones de seguros y reaseguros de asistencia en viaje.

Actividad desarrollada por UNACSA, que presta estos servicios de seguros a los socios de RACE y a otros colectivos asegurados (fabricantes de automóviles, empresas de alquiler de vehículos, compañías de seguros, etc.)

#### Mediación, bajo la modalidad de corredor o Agencia libre, en toda clase de operaciones de seguros (automóvil, hogar, salud, vida, accidentes, planes de pensiones, y otros).

ASEGURACE es quien desarrolla esta actividad, puesto que se dedica fundamentalmente a la intermediación de pólizas de seguros suscritas por el colectivo de socios de RACE.

#### Oferta de servicios orientados al sector del automóvil y del transporte por carretera mediante un portal en Internet.

El desarrollo de éste portal es el objeto social de RACE NET. AUTOCLUB también llevará a cabo las labores relacionadas con la captación y mantenimiento de su cartera de clientes actualmente desarrolladas por RASISA (por ejemplo, la intermediación con concesionarios en la compra de un vehículo).

#### Asesoría Jurídica integral al usuario automovilista

Incluirá recursos contra multas, asesoramiento en materia de accidentes, consumo, impuestos, etc. En este sentido, AUTOCLUB tendrá a su disposición desde un primer momento la actividad en este negocio llevada a cabo actualmente a través de RASISA y UNACSA (que también desarrolla desde hace unos meses estas actividades).

---

<sup>5</sup> Pág. 10-11 de la Memoria Anual RACE

## Agencia de viajes

AUTOCLUB llevará a cabo de forma residual labores de agencia de viajes, así como una serie de servicios complementarios prestados al automovilista/socio. Esta actividad continuará la labor que actualmente desarrolla RASISA, con el apoyo de la entidad colaboradora CARLSON WAGONLIT TRAVEL, servicio que hoy ofrece todo tipo de reservas, servicios turísticos individuales y colectivos, y servicios al viajero.

En resumen, la nueva empresa en participación actuará en los mercados en los que actualmente están presentes las empresas que sus matrices le van a aportar: la prestación de servicios de asistencia y la oferta de seguros, todo ello relacionado con la asistencia en viaje, por lo que, a continuación, se va a estudiar esa actividad económica para delimitar el mercado relevante afectado por la operación y evaluar los efectos en las condiciones de competencia que la creación de AUTOCLUB va a suponer.

### **4.3. La asistencia en viaje**

Se puede definir la asistencia en carretera como el servicio prestado a los automovilistas, por parte de terceros, ante cualquier tipo de siniestro que conlleve la inmovilidad de un vehículo y la interrupción, por tanto, de los planes de desplazamiento del conductor. Este servicio puede ser prestado de diversas maneras, tales como la reparación en el mismo lugar del accidente o avería, el remolque del vehículo al taller más cercano, la repatriación del automóvil, la entrega de un vehículo de sustitución, el alojamiento en hotel, etc. El servicio puede ser concertado de forma directa entre su preceptor y el prestatario físico del servicio; esto ocurre, cuando el conductor de un vehículo contacta directamente con una grúa o taller para resolver la contingencia. Esta demanda puede ser también realizada previo pago de un seguro que cubre contra dicho siniestro. También puede ser realizado a través de un centro de llamadas que recibe las demandas y organiza el servicio. Los automovilistas recurren, con creciente frecuencia, a una póliza de asistencia, en la que además de asegurar la asistencia al vehículo, se asegura a asistencia a los ocupantes; con lo que la póliza se acerca al concepto de asistencia en viaje. En el caso de coches nuevos, y durante el período de garantía, que generalmente es de un año, la mayoría de las marcas ofrecen ese servicio gratuitamente; existen fabricantes que lo extienden a un período mayor (Daewoo, Hyundai, Mercedes) o incluso a toda la vida del automóvil (BMW). Los fabricantes de coches que ofrecen este tipo de servicio no disponen habitualmente de la logística necesaria para realizar la prestación,



por lo que habitualmente subcontratan con una empresa especializada o club automovilístico.

En general, las compañías aseguradoras sólo ofrecen el servicio de asistencia al contratar una póliza de seguro; es decir, no de manera independiente. En algunas ocasiones, el servicio puede estar incluido dentro de las coberturas del seguro y, en otros casos, es necesario pagar una cuota adicional. Algunas aseguradoras cuentan con su propia empresa de asistencia, aunque la mayoría, al igual que los fabricantes de coches, trabajan a través de acuerdos con compañías especializadas.

La tipología de seguros que existen en el mercado ha evolucionado notablemente en los últimos años y es actualmente muy variada, ya que se extiende desde la cobertura del vehículo a la del conductor y acompañantes, incluso en el extranjero. Existen pólizas que cubren todo siniestro acaecido desde el domicilio del titular hasta cualquier otro punto, y otros solo a partir de los 25-35 kilómetros del domicilio; algunas cubren a todos los ocupantes y otras sólo al asegurado y familiares; también existen seguros que conllevan prestaciones necesarias de la asesoría y de defensa jurídica, el adelanto de importes para el pago de fianzas o indemnizaciones, la búsqueda y localización del equipaje en caso de robo o pérdida, la ayuda médica en caso de accidente o enfermedad, el pago de gastos hospitalarios, la repatriación o transporte de heridos o enfermos, el desplazamiento de un acompañante o la transmisión de mensajes urgentes.

En el cuadro 3 se recogen las prestaciones que distintas compañías presentes en el mercado español ofrecen en concepto de seguros de asistencia en viaje.

<b>CUADRO 3.</b>					
<b>PRESTACIONES OFERTADAS EN SEGUROS DE ASISTENCIA EN VIAJE A VEHÍCULOS TURISMOS</b>					
	<b>EUROP ASSISTANCE</b>	<b>MONDIAL ASSITANCE</b>	<b>RACE/RACV N</b>	<b>RACC</b>	<b>AHSA</b>
Modalidades	Anual, vacaciones, negocios	Ocio-Turismo/idio mas/ anuales			Asistencia integral
Ámbito territorial	<i>Para vehículos:</i> España, Europa <i>Personas cubiertas:</i> también en el resto del	España, Europa y resto del mundo	España, Europa y países ribereños del Mediterráneo	España, Europa y países ribereños del Mediterráneo	España, Europa y países ribereños del Mediterráneo

**CUADRO 3.****PRESTACIONES OFERTADAS EN SEGUROS DE ASISTENCIA EN VIAJE A VEHÍCULOS TURISMOS**

	<b>EUROP ASSISTANCE</b>	<b>MONDIAL ASSITANCE</b>	<b>RACE/RACV N</b>	<b>RACC</b>	<b>AHSA</b>
	mundo y países Mediterráneo				
Vehículo cubierto	Todos	Con menos de 10 años	Vehículo dado de alta por el socio del RACC	Todos	Todos
Personas cubiertas	Personas aseguradas	Condición asegurado	Socio, cónyuge, descend., ascend, en 1 <sup>er</sup> grado que convivan con él o estén a su cargo independientemente del medio en el que viajen. Todos los ocupantes en caso de accidente en el vehículo cubierto	Socio y familiares de primer orden	Socios familiares directos
Inicio asistencia vehículo	<i>Contrato anual:</i> desde Km 0- <i>Otros contratos:</i> desde 35 Km (15 para Islas)	<i>Abono anual:</i> desde Km 0 Por días: km 25 desde domicilio; km 15 en islas	Desde el Km 0	Accidente de tráfico: desde km 0 Avería: desde km 35 del domicilio	Desde el Km. 0
Asistencia período concreto	Si	Si	Incluido en la cuota anual	Incluido en la cuota anual	Si
Reparación in situ	Hasta 20.000 ptas (120,20 €)	Si	Si	Si	Si
Tipo de avería	Todas	Problemas técnico, inmovilización o accidente	Todas	Reparación duración máxima 30 minutos	Todas
Pinchazos/falta combustible/circulación fuera red vial	Si	No	Si	Si	Si

**CUADRO 3.****PRESTACIONES OFERTADAS EN SEGUROS DE ASISTENCIA EN VIAJE A VEHÍCULOS TURISMOS**

	<b>EUROP ASSISTANCE</b>	<b>MONDIAL ASSISTANCE</b>	<b>RACE/RACV N</b>	<b>RACC</b>	<b>AHSA</b>
Coste de piezas	No	No	Coste cubierto en la reparación in situ, no en la reparación en el taller	No	No
Envío piezas	Si	Si	Sí	Si	Si
Remolque grúa	Hasta 20.000 ptas (120,20 €)	Si, desde km 0 en caso de accidente	España: hasta el taller designado por el socio en la provincia Extranjero: Límite de 20.000 ptas (120,20 €)	Si, desde Km 0 por accidente o km 35 por avería	Si, desde el km 0 dentro de la provincia donde se produzca la inmovilización
Traslado/ repatriación vehículo	Si la inmovilización es superior a 5 días o el vehículo no está en estado de circular	Si el vehículo no se puede reparar en 5 días y la reparación durara más de 8 horas.	Si la reparación fuese superior a 8 horas y la inmovilización mas de 5 días (España)	Si la reparación fuese superior a 8 horas de mano de obra	Si el vehículo no se puede reparar en 4 días y la reparación durara más de 8 horas
Custodia bienes	Hasta 15.000 ptas (90,15 €)	Hasta un límite de 20.000 ptas (120,20 €)	Hasta 20.000 ptas (120,20 €)	Si	No
Asistencia medica	A partir de 35 Km del domicilio del asegurado y 15 Km para islas. <i>En España:</i> Hasta 100.000 ptas (601,01 €) ampliables. En extranjero: hasta 1.250.000 ptas (7.512,65 €) ampliables	<i>España</i> hasta 100.000 ptas (601,01 €) <i>Extranjero:</i> Hasta 1.000.000 ptas (6.010,12 €) ampliable a 2.000.000 (12.020,24 €)	<i>España:</i> desde el km 25 o 15 Km en islas <i>Extranjero:</i> Hasta 750.000 ptas (4.507,59 €) por beneficiario más gastos farmacia hasta 25.000 (150,25 €)	Si. En el extranjero hasta 500.000 ptas (3005,6 €)	Si. En Europa hasta 1.000.000 ptas (6.010,12 €)
Rescate/traslado heridos, enfermos, fallecidos	Si	Si, en todo el mundo	Si, en caso de fallecimiento con un limite	Si, al socio, pareja, hijos menores de 18 años y	Si

**CUADRO 3.****PRESTACIONES OFERTADAS EN SEGUROS DE ASISTENCIA EN VIAJE A VEHÍCULOS TURISMOS**

	<b>EUROP ASSISTANCE</b>	<b>MONDIAL ASSITANCE</b>	<b>RACE/RACV N</b>	<b>RACC</b>	<b>AHSA</b>
			de 250.000 ptas (150,25 €) incluido embalsamiento y ataúd	padres del socio mayores de 65	
Repatriación, transporte de acompañantes	Si	Si	Si	Si es por avería: a familiares de primer orden. Si accidente: todos ocupantes	A los familiares directos
Desplazamiento familiar al lugar del asegurado	Si el asegurado debe estar más de 5 días hospitalizado	Si	En caso de que la hospitalización sea de más de 5 días	Por accidente	Si
Alojamiento por inmovilización en España/extranjero	Hasta 7.500 ptas. (45,07 €) diarias durante 4 días	Hasta 100.000 ptas (601,01 €)	Hotel de 3 estrellas y máximo 2 noches (4 en extranjero)	Hasta 7.000 ptas diarias (42,7 €) con un máximo de 2 noches	<i>España:</i> 10.000 ptas diarias (60,10 €) durante 5 días <i>Extranj:</i> 10 días
Convalecencia en hotel por prescripción médica	Hasta 7.000 ptas (42,07 €) diarios ampliables por diez días	Hasta 100.000 ptas (601,01 €)	Con un máximo de 10 días	Hasta 7.000 ptas diarias (42,7 €) con un máximo de 7 noches	Si, hasta 10.000 (60,10 €) en el extranjero (10 días)
Búsqueda/localiz. Envío de equipaje extraviado o robado	Si	Si	Ayuda, asesoramiento para denuncia y expedición de equipaje	No	Si
Indemnización por robo, pérdida o destrucción equipaje	Hasta 80.000 ptas (480,80 €) ampliable	Hasta 50.000 ptas (300,51 €) ampliable a 150.000 ptas (901,51 €)	No	No	Si
Regreso anticipado	Si	Si	Si	Si	Si
Defensa jurídica y reclamación daños en	Asistencia jurídica hasta 100.000 ptas (601,012 €)	Hasta 100.000 ptas (601,01 €)	Extranjero: hasta 100.000 (601,012 €) y	No	Si

**CUADRO 3.**  
**PRESTACIONES OFERTADAS EN SEGUROS DE ASISTENCIA EN VIAJE A VEHÍCULOS TURISMOS**

	<b>EUROP ASSISTANCE</b>	<b>MONDIAL ASSISTANCE</b>	<b>RACE/RACV N</b>	<b>RACC</b>	<b>AHSA</b>
España y extranjero	Adelanto fianza penal hasta 2.000.000 ptas (12.020,24 €)		antipico para gastos fianza hasta 800.000 ptas. (4.808,10 €)		
Envío chofer profesional	Si	Si	Si	Si	Si
Transmisión mensajes urgentes	Si	Si	Si	Si	Si
Otras prestaciones	Repar. Parabrisas laminados, vehículo sustitución, envío medicinas al extranj.	Ampliaciones opcionales según la naturaleza del viaje	Gestoría, gasolina gratis, Racetour, diagnosis	Envío documentación, agencia viajes 24 horas	Gestión multas
Precio	Anual individual con dos coches en España: 12.145 ptas (72,99 €) De 1 5 días en Europa: 6.460 ptas (38,82 €)	<i>España:</i> Póliza individual+ve hículo con gastos médicos: 19.795 ptas anual (118,97 €) (ampliable) <i>Europa:</i> 15 días: 9.690 ptas (58.23 €) (ampliable)	Asistencia incluida en el paquete del RACE y RACVN: 15.034 ptas (90,35 €) anual.	Cuota anual de 16.140 ptas (97 €) para personas de 25 a 65 años	Cuota anual 15.567 (93,56 €)

Fuente: [www.supermotor.com/se/asistencia3b.cfm](http://www.supermotor.com/se/asistencia3b.cfm)

**CUADRO 3.**  
**PRESTACIONES OFERTADAS EN SEGUROS DE ASISTENCIA EN VIAJE A VEHÍCULOS TURISMOS**

	<b>AYUDA GRAL AUTOMOVIL</b>	<b>ADA</b>	<b>ARAG</b>	<b>CEA</b>
Modalidades	Asist. automóvil, personas,	Todo incluido, Oro, Moto Club	Asistencia en viaje a autom.	SOS CEA Básico

**CUADRO 3.****PRESTACIONES OFERTADAS EN SEGUROS DE ASISTENCIA EN VIAJE A VEHÍCULOS TURISMOS**

	<b>AYUDA GRAL AUTOMOVIL</b>	<b>ADA</b>	<b>ARAG</b>	<b>CEA</b>
	garantía eléctrica y mecánica	Top, Moto Club Base	Bici, moto, personas, negocio	SOS CEA Integral
Ámbito territorial	España: excluida asistencia sanit.), Europa y países ribereños del Mediterráneo	España, Europa y Norte de Africa	España, Europa y países ribereños del Mediterráneo	España, Europa y países ribereños del Mediterráneo
Vehículo cubierto	Todos Para garantía eléctrica y mec: menos de 10 años o 150.000 km	Todos	Hasta 10 años antigüedad	Todos, independientemente de su antigüedad y km
Personas cubiertas	Asociado, cónyuge o pareja, ascendientes primer grado. En caso de accidente todos los ocupantes	Asociados familiares y ocupantes del vehículo	Asegurado, conyuge, ascend. Descend. En caso de accidente, conductos autorizado y ocupantes	
Inicio asistencia vehículo	Grúa: desde km 0 Asistencia mecánica desde km 100	Desde km 0	Remolcaje y rescate vehículo desde km 0	Remolcaje y rescate del vehículo desde km 0
Asistencia período concreto	Si en Europa	Contrato anual	Si	SOS CEA Básico: pago por servicio
Reparación in situ	Si	Sí	Si, fuera del término municipal hasta 10.000 (60,10 €) de mano de obra y desplazamiento	Si
Tipo de avería	Todas	Todas	Todas	Todas
Pinchazos/falta combustible/circulación fuera red vial	Si	Si	No	Si
Coste de piezas	No excepto en garantía eléctrica. y	No, descuentos especiales	No	No

**CUADRO 3.**

**PRESTACIONES OFERTADAS EN SEGUROS DE ASISTENCIA EN VIAJE A VEHÍCULOS TURISMOS**

	AYUDA GRAL AUTOMOVIL	ADA	ARAG	CEA
	mecánica			
Envío piezas	Si	Si	Si	Si
Remolque grua	Si, desde km 0	Si, desde km 0	Desde km 0 al taller más cercano hasta 20.000 120,20 €) Si ocurre a más de 50 km del domicilio, remolcaje hasta taller que designe el conductor hasta 20.000 (120,20 €)	Desde km 0: SOS Básico: desde punto avería hasta 30 km de destino SOS Integral desde punto de avería hasta 50 km del destino
Traslado/ repatriación vehículo	Si, en Europa	Si, sin límite de km	Si no es reparado en 72 horas	NO
Custodia bienes	Hasta 25.000 ptas (150,25 €)	Si	No	NO
Asistencia medica	En Europa o países ribereños: hasta 500.000 (3005,06 €) por asociado	Si, sin límite de gastos desde el km 0	En España: hasta 100.000 (606,01 €) Extranjero: hasta 1.000.000 (6.010,12 €) Desde 100 km del domic. para garantía de asistencia médica y sanitaria. Resto de cobertura 30 km desde domicilio o 15 km en islas.	Línea Médica CEA: 902 303 304
Rescate/traslado heridos, enfermos, fallecidos	Si en Europa	Si	Si	No
Repatriación, transporte de acompañantes	Si, en Europa	Si	Si	No
Desplazamiento familiar al lugar del asegurado	Si en Europa	Si, Gastos de 7.000 (42,07 €) diarias hasta máx. 58.000	Si la hospitalización del asegurado requiere más de	No

**CUADRO 3.****PRESTACIONES OFERTADAS EN SEGUROS DE ASISTENCIA EN VIAJE A VEHÍCULOS TURISMOS**

	<b>AYUDA GRAL AUTOMOVIL</b>	<b>ADA</b>	<b>ARAG</b>	<b>CEA</b>
		(348,58 €)	10 días	
Alojamiento por inmovilización en España/extranjero	Desde 30 km domicilio o 15 km en islas, hasta 10.000 (60,10 €) pos asocia. Y día hasta max. de 20.000 (120,20 €)	Si, Gastos de 5.000 (32,05 €) diarias hasta máx. de 40.000 (240,40 €)	Hasta 10.000 ptas (60,10 €) diarias por asegurado con un máximo de dos días	No
Convalecencia en hotel por prescripción médica	Si, en Europa	Si, Gastos de 7.000 (42,07 €) diarias hasta max. de 58.000 (348,58 €)	Hasta 7.000 (42,07 €) diarias por diez días	No
Búsqueda/localiz. Envío de equipaje extraviado o robado	Si	Si	Si	Si
Indemnización por robo, pérdida o destrucción equipaje	No	Si	Hasta 50.000 (300,51 €)	No
Regreso anticipado	Si, en Europa	Si	Si	No
Defensa jurídica y reclamación daños en España y extranjero	Si	Si, con seguro Protección Jurídica	Defensa de Responsabilidad Penal en el extranj. Hasta 500.000 ptas (3.005,06 €)	Si
Envío chofer profesional	Si, en Europa	Si	Si	No
Transmisión mensajes urgentes	Si	Si	Si	Si
Otras prestaciones	Recursos multas, servicio ITV, 5 lavados, coche sustitución	Dos puestas a punto gratuitas, agencia viajes, recursos multas	Envío medicinas al extranjero	Visa-CEA, descuento en gasolina
Precio	Asistencia automóvil, personas y garantía	ADA Todo Incluido: 18.215 ptas (109,47 €)	Asistencia en viaje a automóviles a partir de 3.000	SOS CEA Integral: 6.728 (40,43 €) anuales



<b>CUADRO 3.</b>				
<b>PRESTACIONES OFERTADAS EN SEGUROS DE ASISTENCIA EN VIAJE A VEHÍCULOS TURISMOS</b>				
	<b>AYUDA GRAL AUTOMOVIL</b>	<b>ADA</b>	<b>ARAG</b>	<b>CEA</b>
	mecánica y eléct: 15.730 (94,54 €) cuota anual. Si se contrata en internet: 12.030 (72,30 €) incluida asistencia en Europ		anuales (18,03 €) para un ciclomotor y de 4.300 (25,84 €) para turismo <i>Asistencia en viaje</i> a personas: a partir de 2.000 anuales (12,02 €)	SOS CEA Básico: 4.524 (27,18 €) por uso

Fuente: [www.supermotor.com/se/asistencia3b.cfm](http://www.supermotor.com/se/asistencia3b.cfm)

Como se desprende de la información del cuadro 3, el segmento de los seguros de asistencia en viajes a turismos se encuentra ampliamente desarrollado, aunque no puede decirse lo mismo de los seguros para la asistencia en viaje a los vehículos industriales. Entre ambos servicios existen notables diferencias, por lo que solo recientemente algunas empresas presentes en el mercado de seguros de asistencia en carretera a vehículos turismos comienzan a ofrecer también seguros de asistencia a vehículos industriales; este es el caso de las empresas ARAG y ADA. El tipo de grúas requeridas para remolcar un tipo de vehículo u otro es muy diferente, el personal mecánico especializado en vehículos turismos no lo está en vehículos industriales, el coste de remolcar vehículos industriales es mucho mayor que el de los turismos, por lo que el número de averías que se reparan “in situ” en el caso de turismos es mucho menor que en el caso de camiones (lo que implica también el desplazamiento de un tipo de vehículo-taller diferente en cada caso). En todo caso, el mercado de vehículos industriales se encuentra en expansión, su volumen de facturación se estima por parte de los notificantes en unos 3.600 millones de pesetas, frente a los 64.500 millones de pesetas estimados por la misma fuente para la asistencia de vehículos no industriales, lo que da idea del potencial existente para el crecimiento futuro.

Por lo anteriormente expuesto, el concepto de asistencia en carretera ha ido evolucionando con la adición de nuevas prestaciones al servicio inicial. Esa evolución, unida al conocimiento progresivo que las empresas han ido adquiriendo de las diversas necesidades de sus clientes, ha motivado que las empresas tradicionales hayan ido incorporando nuevos productos relacionados con la asistencia, ya sea del hogar, médica, etc. El hecho de que el requerimiento o no de un servicio de asistencia sea un suceso aleatorio ha motivado que el servicio de asistencia se ligue cada vez más a

un seguro frente a la contingencia; de ésta manera, las empresas de seguros han ido ampliando sus servicios hasta entrar de lleno en el mundo de la asistencia en carretera y viceversa, las empresas o clubes de asistencia en carretera han ampliado y diversificado sus actividades de forma que actualmente están entrando tanto en actividades de las compañías de seguros (de vida, de hogar, etc.) como en actividades de organización del ocio (agencia de viajes, acontecimientos deportivos, etc.). En el cuadro 4 se resumen los productos y servicios que ofertan en la actualidad tanto empresas de asistencia como empresas de seguros.

#### CUADRO 4

##### OFERTA DE SERVICIOS DE EMPRESAS PRESENTES EN EL MERCADO

SERVICIOS	RACE	MAPFRE	EUROPPE ASSIST	MONDIAL ASSIST	CEA	ARAG	ADA
ASISTENCIA VIAJE/ CARRETERA	X	X	X	X	X	X	X
ASISTENCIA HOGAR	X	X	X	X	X	-	X
ASISTENCIA MÉDICA	-	X	X	X	Sólo informac.	Ligada al viaje	X
SEGUROS DE VIAJE	X	X	X	x	X	-	X
SEGUROS GENERALES	X	X	X	X	X	-	X
SEGUROS TARJETAS	X	X	-	-	-	-	-
DEFENSA JURÍDICA	X	X	X	X	X	X	X
VEHÍCULOS DEFENSA JURÍDICA	-	-	-	-	-	X	-
GENERALES							
TARJETAS DE PAGO	VISA RACE SOLRED	-	-	-	VISA CEA SOLRED	-	ADA AURO RA
AGENCIA DE VIAJES	X	X	-	X	X	-	X

Fuente: Elaboración propia

Por último conviene señalar que, con el fin de incrementar su atractivo comercial, algunas empresas prestatarias de estos servicios han llegado a acuerdos con VISA, otras ofrecen descuentos en el consumo de gasolina o utilizan algún tipo de tarjeta de fidelización del cliente.

#### 4.4. Estructura de la oferta

En la asistencia en carretera se encuentran presentes tanto los clubes de automóviles, de larga tradición en España, como diversas compañías aseguradoras con implantación internacional. EUROP ASSISTANCE (Francia) comenzó en 1977 a ofertar servicios de asistencia médica en viaje fuera de España, aumentando progresivamente su cobertura hasta resolver cualquier incidencia derivada de un viaje. Actualmente tiene asegurados a 4.867.000 personas y atiende 298.271 casos<sup>6</sup>. MONDIAL ASSISTANCE (Francia), recientemente fusionada con ELVIASEG (Francia), lleva operando en España diecinueve años, presta servicios de asistencia en viaje, a hogar, consejo jurídico telefónico, protección jurídica al conductor, etc., tanto a particulares como a empresas. MAPFRE ASISTENCIA es la filial del Grupo MAPFRE (España) o MAPFRE MUTUALIDAD que se encarga de ofrecer diversos servicios de asistencia a compañías de seguros, bancos, emisores de tarjetas de crédito, fabricantes de automóviles y compañías de telefonía móvil. La asistencia en viaje y los seguros de viaje son ofertados por la empresa. ARAG (Alemania), que comenzó por ofertar defensa jurídica, pero ofrece actualmente la asistencia en viaje. REALE ASISTENCIA pertenece a REALE GRUPO ASEGURADOR (Italia) y ofrece tanto seguros y servicios de asistencia en viaje como de asistencia al hogar; dispone de servicio de coche-taller propios, grúas, ambulancias, taxis, hoteles y médicos<sup>7</sup>.

RACE ofrece los servicios de seguro de asistencia en carretera a través de su filial UNACSA y la prestación del servicio a través de RASISA. El resto de seguros que ofrece son gestionados a través de ASEGURACE, subcontratando el resto de servicios a empresas como MULTIASISTENCIA, S.A., ADA, AYUDA DEL AUTOMOVILISTA S.A. (España), se creó en 1969, con el objeto de prestar asistencia al automovilista que éste necesitase en sus desplazamientos; hoy dispone de una red propia de concesionarios y puntos de asistencia en el territorio nacional y pertenece a INTERNATIONAL ASSISTANCE GROUP, una asociación de Compañías Internacionales, lo que le permite ofrecer sus servicios fuera del ámbito nacional; es además una de las primeras empresas en ofertar seguros de asistencia en carretera a vehículos de alto tonelaje. CEA (COMISARIADO EUROPEO DEL AUTOMÓVIL) (España), se creó en 1966 con el objeto de operar en la defensa jurídica del automovilista, en la actualidad ofrece servicios de asistencia en carretera, agencia de viajes, línea médica, etc.

La información disponible en el Tribunal sobre la estructura del mercado considerado ampliamente como la asistencia en viaje se detalla en los cuadros 5 y 6.

---

<sup>6</sup> [www.euroassistance.com/etr/espagne\\_esp/presentation.html](http://www.euroassistance.com/etr/espagne_esp/presentation.html)

<sup>7</sup> [www.reale.es/nuevaweb/actividad/asistencia.htm](http://www.reale.es/nuevaweb/actividad/asistencia.htm)

**CUADRO 5**

<b>EMPRESA</b>	<b>2000</b>		<b>1999</b>		<b>1998</b>	
	<b>Facturación Millones ptas</b>	<b>Cuota de mercado</b>	<b>Facturación Millones ptas</b>	<b>Cuota de mdo</b>	<b>Facturación Millones ptas</b>	<b>Cuota de mdo</b>
RASISA	4.653	6,83	4.099	6,06	3.667	6,05
UNACSA	4.235	6,21	4.473	6,62	4.252	7,02
EURO 24	1.235	1,81	1.543	2,28	1.361	2,25
<b>TOTAL AUTOCLUB<sup>1</sup></b>	<b>10.123</b>	<b>14,85</b>	<b>10.115</b>	<b>14,96</b>	<b>9.280</b>	<b>15,32</b>
MAPFRE	10.921	16,03	11.447	16,94	10.500	17,33
ASIST. MONDIAL	8.000	11,74	7.458	11,04	6.780	11,19
ASS. <sup>2</sup>						
ASITUR	6.700	9,83	6.387	9,45	6.000	9,9
ADA	5.500	8,07	5.000	7,4	4.500	7,43
WINTHERTU	5.000	7,34	4.547	6,73	4.100	6,77
R ASIS						
EUROP	4.055	5,95	4.450	6,58	4.386	7,24
ASSISTANCE						
ELVIASEG	3.939	5,78	2.694	3,98	2.000	3,3
RACC	2.600	3,81	2.332	3,46	1.856	3,06
(Universal)						
ARAG	2.000	2,93	1.847	2,74	1.500	2,48
IMA IBERICA	1.750	2,56	1.543	2,29	1.250	2,06
SOS	1.600	2,38	1.554	2,31	1.400	2,31
ASSITANCE						
INTER	1.577	2,31	5.070	7,51	4.280	7,06
PARTNER						
PELAYO	1.500	2,2	0	0	0	0
ASISTENCIA						
CORIS	600	0,89	444	0,66	360	0,6
ERS	630	0,92	600	0,89	550	0,9
CORIS	600	0,88	550	0,82	500	0,83
IVECO	504	0,73	500	0,75	450	0,74
OTROS	1.155	1,69	1000	1,49	900	1,48
<b>TOTAL</b>	<b>67.444</b>	<b>100%</b>	<b>67.538</b>	<b>100%</b>	<b>60.592</b>	<b>100%</b>

Fuente: INESE, aportados al expediente por los notificantes.

**CUADRO 6****ASISTENCIA TURISMOS+CAMIONES**

<b>EMPRESAS</b>	<b>PRIMAS/FACT</b>	<b>%</b>
MAFRE ASISTENCIA	8.688.190.000	19
RACE+EURO 24	10.054.400.000	21
ASITUR	3.150.100.000	7
MONDIAL/ELVIA	4.476.110.000	10
INTER PARTNER ASSISTANCE	1.956.530.000	4
EUROP ASSISTANCE	1.838.040.000	4

AIDE ASSISTANCE	1.774.460.000	4
WINTERTHUR ASISTENCIA	1.575.050.000	3
PELAYO ASISTENCIA	959.480.000	2
RACC (UNIVERSAL)	6.557.020.000	14
IMA IBERICA	543.320.000	1
ARAG	595.340.000	1
REALE ASISTENCIA	508.640.000	1
CORIS	407.490.000	1
SOS ASSISTANCE	309.230.000	1
OTROS	3.458.000.000	7
<b>TOTAL</b>	<b>46.851.400.000</b>	<b>100%</b>

Fuente : ICEA y RACC. Datos año 2000 turismos y año 1999 camiones

#### 4.5. Delimitación del mercado relevante

La Comisión Europea, en su Comunicación del mes de diciembre de 1997, propone un procedimiento para definir el mercado relevante, reconociendo que, en la mayoría de los casos, la decisión tendrá que basarse en varios criterios y en diferentes elementos de apreciación: “ *...Se seguirá un enfoque abierto, no siguiéndose un orden jerárquico rígido en la utilización de las distintas fuentes de información o de los diferentes tipos de elementos de apreciación...*”. El proceso de definición del mercado comienza por determinar a grandes rasgos los posibles mercados de referencia y, en general, suelen definirse varios mercados de referencia alternativos.

Para la Comisión, el mercado de producto comprende la totalidad de los bienes y servicios que los consumidores consideren intercambiables o sustituibles entre sí, criterio coincidente con el expresado por las autoridades de competencia norteamericanas en “*1992 Horizontal Merger Guidelines*” (revisada en abril de 1997). Esto es, el mercado relevante viene determinada por la sustituibilidad desde el lado de la demanda y, aunque entre los elementos de apreciación utilizados en la tarea de definición del mercado relevante de producto, se encuentra el análisis de las características de los productos y sus utilidades, éstas no bastan para que la Comisión concluya que dos productos son sustitutos desde el punto de vista de la demanda. El Tribunal comparte ese criterio, y ha destacado en diversas resoluciones que la sustituibilidad debe verificarse fundamentalmente desde el punto de vista de la demanda (Expedientes A6/91, 291/90 y R 189/96).

##### 4.5.1. Mercado de producto

Como se ha señalado en el punto 4.2., la nueva empresa, AUTOCLUB, desarrollará una serie de actividades hoy realizadas por distintas filiales de las empresas notificantes. Los servicios prestados por las empresas

presentes en el mercado de la asistencia en viaje comprenden, por un lado, la propia prestación de servicios de asistencia en viaje, que incluye a su vez la asistencia al vehículo (reparaciones en el lugar de la avería o transporte del vehículo averiado a un taller) y la asistencia a las personas accidentadas (primeros auxilios, traslado en ambulancia etc.), y, por otro lado, la contratación de seguros de asistencia en viaje. AUTOCLUB desarrollará, además, actividades de correduría de una amplia gama de operaciones de seguro.

En caso de avería o siniestro, el socio actual de RACE obtiene el derecho a contactar, telefónicamente, con los servicios de RASISA, que despachan inmediatamente un coche-grúa con personal especializado que ha de reparar la avería, si ello resulta posible, o arrastrar al vehículo a un determinado taller, en el caso de que la avería o el siniestro impidan al vehículo seguir funcionando. El servicio prestado por RACE ha sido previamente asegurado mediante una póliza de socio, ya que lo que éste busca es, esencialmente, cobertura frente a las molestias que supone encontrarse inmovilizado y los costes derivados de una reparación *in situ* o un posible arrastre a un taller de reparación. Es posible, también, aunque no es habitual, solicitar los servicios de asistencia de RACE sin ser asociado, y pagar la tarifa correspondiente por el servicio; en estos casos RACE suele ofrecer la posibilidad de hacerse socio en ese momento y pagar la cuota de inscripción más la cuota anual, que en general será más ventajosa que pagar el servicio prestado.

El cliente de EURO 24 contrata, esencialmente, el derecho a entrar en contacto con un servicio de asistencia telefónica, que envía al conductor inmovilizado, y dentro de una lista de talleres previamente concertados, un servicio de asistencia; éste procede, según los casos, a reparar o a arrastrar el vehículo. La diferencia fundamental con el servicio de RASISA consiste en que las fases de reparación o arrastre no son gratuitas, de tal forma que el cliente de EURO 24 sólo contrata cobertura frente a las molestias derivadas de buscar una solución al problema de su vehículo y los posibles costes extraordinarios derivados de contratar un taller inadecuado, en circunstancias caracterizadas por una fuerte dificultad para obtener información.

Al analizar el problema desde el punto de vista de la demanda, tal y como se ha señalado en apartados anteriores, hay que señalar que existe una necesidad fundamental, que es la de reparar vehículos que se encuentran inmovilizados de resultas de una avería o un accidente. Esa necesidad puede ser satisfecha acudiendo a las numerosas empresas de taller y, posiblemente, de arrastre existentes en el mercado. Sin embargo, el conductor inmovilizado, frecuentemente en circunstancias difíciles, se encuentra enfrentado con una seria dificultad de información ya que normalmente desconocerá la forma de contactar a las empresas capaces de

resolver su problema, así como las características de calidad, precio etc. de cada una de ellas. Para hacer frente a ese problema surge un producto específico, el centro de atención telefónico, que ofrece un contacto rápido con los oferentes de servicios que operan en las cercanías del lugar donde se encuentra el vehículo e, incluso, una cierta garantía en cuanto a la calidad y nivel de precios que ofrecen esas empresas. Por otra parte, como la solución al problema de la avería del vehículo puede suponer un coste importante, que en algunos casos puede resultar desproporcionado a su magnitud, surgen en el mercado los seguros que cubren al conductor frente al riesgo de incurrir en un elevado coste al transportar el vehículo y de verse obligado a arrastrar el vehículo hasta un taller cercano como consecuencia de una avería de escasa importancia. Por ello, cada vez es más frecuente la contratación de pólizas que garanticen la prestación de servicios de asistencia en viajes, en virtud de un contrato de seguro suscrito con una compañía aseguradora o mediante su afiliación como socio de una entidad como los clubes automovilísticos.

Analizado así el caso, cabría hablar de un posible mercado de referencia, que sería el constituido por la oferta y la demanda de seguros de asistencia al conductor inmovilizado. Se trataría esencialmente de un mercado de seguros, ya que la decisión de contratar o no contratar se produce en un momento previo a la materialización del evento y, por tanto, no incluiría a los servicios de grúa y taller, que sólo se contratan de forma independiente una vez que éste se ha producido. En todo caso, sería éste un mercado en el que se produciría una considerable diversificación de productos altamente sustitutivos entre sí; en efecto, cabe pensar que la decisión de contratar un servicio más amplio (como pueda ser el servicio tipo RACE) u otro más limitado (como pueda ser un mero centro de atención telefónico) se realiza tras un análisis coste-beneficio en el que la consideración del precio de los productos alternativos es importante. En ese hipotético mercado de referencia, la oferta vendría dada por todas aquellas empresas que ofrecen seguros de asistencia al conductor cuyo vehículo no puede moverse. Tal oferta podría proceder no sólo de compañías especializadas, sino también de ciertas compañías de seguros, de ciertos productores de vehículos (en el ámbito de sus propias marcas) e, incluso, de ciertos talleres o agrupaciones de talleres.

El Tribunal considera que las características del hipotético mercado de referencia descrito en los párrafos anteriores corresponden razonablemente bien a las del presente informe y, por tanto, puede considerarse que el mercado relevante al caso que se analiza viene constituido por el mercado de seguros de asistencia a vehículos averiados y accidentados. En este mercado, RASISA y EURO-24 ofrecen, junto con otras empresas, dos productos que son diferentes, pero que se caracterizan por un considerable grado de sustituibilidad. Con un mercado así definido, la operación notificada

sí entraña una elevación del grado de concentración previamente existente en el mercado.

Ahora bien, en la presente operación, si bien las empresas como RACE y EURO 24 se dedican a los servicios de asistencia en carretera, una atiende a usuarios particulares y otra a usuarios profesionales, diferencia que se establece en función del tonelaje de los vehículos: menos de 3,5 toneladas para turismos que atiende RACE y más de 3,5 toneladas para camiones que atiende EURO 24. A la hora de diseñar pólizas de seguros para uno y otro tipo de vehículo es evidente que ni las prestaciones ni el coste del seguro será el mismo. Atendiendo a la diferencia de seguros que puede existir entre unos y otros, cabe referirse a las Decisiones de la Comisión Europea en los expedientes N° IV/M.183 que Schweizer Rück/ELVIA y N° IV/M.539 Allianz/Elvia/Lloyd Adriático donde se concluyó que, en lo relativo a la definición del mercado relevante de producto en el sector seguros, existen tantos mercados de producto diferentes como distintos tipos de seguro para diferentes riesgos asegurables existan (seguros de pensiones, seguros de vida, seguros de enfermedad, seguros de daños...). Esa segmentación de los mercados estaría en consonancia con lo señalado por la Comisión en los casos Mercedes Benz/Kässbohrer y Volvo/ Renault, en la que se considera que los diferentes tipos de vehículos (en este caso esencialmente turismos y vehículos industriales), constituyen de por sí mercados diferenciados, por lo que en el caso actual, a la luz de las consideraciones sobre las características de los productos, debería considerarse la existencia de dos mercados relevantes. Esa conclusión cobra firmeza al considerar la elasticidad-precio cruzada de la demanda, ya que parece lógico suponer que sea muy escasa la reacción de los demandantes de seguro, por ejemplo, en el mercado de vehículos de turismo ante los movimientos de precio en los seguros de vehículos industriales.

Además, también desde el punto de vista de la oferta existen diferencias notables entre la asistencia a vehículos turismos y la asistencia a vehículos industriales, tal y como se ha descrito en el epígrafe 4.3.

Por tanto, el Tribunal considera que el mercado de seguros de asistencia a vehículos averiados y accidentados se encuentra segmentado en dos submercados según el peso de los vehículos.

#### 4.5.2. Mercado geográfico

La mayor parte de las empresas que operan en estos mercados son empresas con una presencia internacional, la misma empresa en participación objeto de este informe nace con una clara vocación de operar en



otros mercados geográficos distintos del que opera en la actualidad, tal y como su propio nombre indica (AUTOCLUB IBEROAMERICANO). Sin embargo, la infraestructura necesaria para prestar el servicio del que se trata requiere una presencia física en el territorio nacional, ya sea con infraestructura propia, arrendada, concertada, etc. Por ello, el tribunal considera que el mercado geográfico afectado por la operación es el mercado español.

#### 4.6. Estructura del mercado tras la operación de concentración

La presente operación de concentración afecta a dos mercados relevantes de producto en los que las empresas que se concentran, RACE por un lado y, EURO 24 por otro, no operan simultáneamente. RACE solo ofrece sus servicios de asistencia en carretera para vehículos particulares y EURO 24 sólo tiene como clientes a los usuarios de vehículos industriales. No se produce, por tanto, una operación de concentración de carácter horizontal, razón por la cual en los siguientes cuadros 7, 8, 9 y 10 se ofrecen como indicadores de concentración las cuotas de merados de la empresa en participación en los dos mercados por separados. En tal caso, el cálculo de los índice habituales de concentración de Herfindhal-Hirschman, carece de interés por cuanto no sirve para cuantificar la variación en los niveles de concentración.

---

#### CUADRO 7

##### CUOTAS DE MERCADO EN EL 2000. OPERADORES PRESENTES EN EL SEGMENTO DE ASISTENCIA A VEHÍCULOS NO INDUSTRIALES

EMPRESA	FACTURACIÓN (Millones Ptas)	CUOTA DE MERCADO %
RASISA	4.653	7,21
UNACSA	4.235	6,52
MAPFRE ASISTENCIA	10.921	16,94
MONDIAL ASSISTANCE	8.000	12,41
ASITUR	6.700	10,39
ADA	5.500	8,53
WINTHERTUR ASISTENCIA	5.000	7,75
EUROP ASSITANCE	4.055	6,29
ELVIASEG	3.384	5,94
RACC (UNIVERSAL)	2.600	4,03
ARAG	1.937	3
IMA IBERICA	1.750	2,82
SOS ASSISTANCE	1.600	2,48
INTER PARTNER	1.577	2,44

PELAYO ASISTENCIA	1.500	2,32
CORIS	600	0,93
<b>TOTAL</b>	<b>64.462</b>	<b>100</b>

Fuente: INESE y notificantes

## CUADRO 9

### CUOTAS PRINCIPALES OPERADORES DE ASISTENCIA EN VIAJE A VEHÍCULOS INDUSTRIALES EN ESPAÑA. 2000.

EMPRESA	FACTURACIÓN (Millones Ptas)	CUOTA DE MERCADO %
EURO 24	1.235	34
ERS	630	17
IVECO	504	14
SCANIA	378	10
VOLVO	294	8
MERCEDES	210	6
ACR	105	3
ELVIASEG	105	3
ARAG	63	2
GRUPO GESTIÓN	42	1
DAF	42	1
OTROS	84	2
<b>TOTAL</b>	<b>3.650</b>	<b>100</b>

Fuente: INESE y notificantes.

## CUADRO 10

### ASISTENCIA CAMIONES. 1999

EMPRESA	%
EURO 24	29
ELVIA/MONDIAL	49
OTROS	47
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>

Fuente: ICEA y RACC

## **5. EFECTOS RESTRICTIVOS DE LA OPERACIÓN SOBRE LA COMPETENCIA EFECTIVA EN EL MERCADO**

### **5.1. Posibilidades de elección de proveedores y clientes**

Dada la ausencia de solapamiento de las empresas que se concentran en los mercados relevantes no cabe pensar en una reducción de un competidor real ni en uno ni en otro mercado, podría tan solo especularse sobre la eliminación de un competidor potencial. Ni desde el punto de vista de los clientes, ni desde el punto de vista de los proveedores, se han producido alegación a este respecto durante la tramitación del expediente, ni por parte de ninguna asociación profesional o de consumidores, ni por parte de ningún empresario o consumidor de manera individual.

### **5.2. Poder económico y financiero de las empresas**

La empresa en participación AUTOCLUB estará participada al 50% por REPSOL COMERCIAL, que, a su vez, es filial 100% del GRUPO REPSOL-YPF, cuya facturación es de 43.800 millones de euros; se trata, por tanto, de un grupo empresarial de indudable poder económico y financiero. Sin embargo, atendiendo a las facturaciones de los grupos empresariales a los que pertenecen las empresas competidoras, no puede decirse que éste poder económico suponga una distorsión de las condiciones de competencias de los merados afectados. El Grupo MAPFRE facturó 7.813 millones de euros el pasado año, EUROPE ASSISTANCE 422,3 millones de euros y ARAG 1.228 millones de euros.

### **5.3. Evolución de la oferta y la demanda.**

La oferta se ha caracterizado por una creciente diversificación de productos y constante ampliación de los productos ofertados, hasta el punto de que empresas tradicionalmente activas en un solo mercado, como el de la defensa jurídica, han accedido al mercado de la asistencia en viajes, y viceversa. El cuadro que sigue muestra la presencia actual de las empresas en los distintos mercados

**CUADRO 11.**

<b>EMPRESA</b>	<b>RAMAS EN LAS QUE OPERA</b>	<b>FACTURACIÓN 2000 (millones ptas)</b>
<b>EMPRESAS ASEGURADORAS DE ASISTENCIA</b>		
ADA	Asistencia en Viaje, Defensa Jurídica	3.500 (1999)
ASITUR DE R y S	Asistencia en Viaje	3.415 (1998)
EUROP ASSISTANCE	Asistencia en Viaje	3.990 (4.625 todo el Grupo)
MONDIAL ASSISTANCE/ELVIASEG	Asistencia, Accidentes, Mercancías	5.140 (6.273 todo el Grupo)
IMA IBERICA	-	--
INTER PARTNER	Asistencia en Viaje, Defensa Jurídica	5.500
MAPFRE ASISTENCIA	-	2.091
REALE ASISTENCIA	Asistencia en Viaje	803
SOS SEGUROS	Asistencia en Viaje, Defensa Jurídica	--
UNACSA (RACE)	Asistencia en Viaje	4.200 (1998)
SANTA LUCIA		
OCASO		
ARAG		
<b>EMPRESAS DE ASISTENCIA</b>		
INTEGRA MGSI, S.A.	Asistencia Hogar	8.500
MULTIASISTENCIA	Asistencia Hogar	--
RACE ASISTENCIA	Asistencia Automóvil	2.613
SERVICASA	Central de Reparación	--

Fuente: Elaboración propia

La demanda, por su parte, ha experimentado notables crecimientos en los últimos años. Según datos de INESE, las primas de asistencia en viaje han aumentado en un 26,7 % en el año 2000<sup>8</sup>. Se trata además de un mercado emergente, tal y como pone de manifiesto una encuesta de ICEA (Investigación Cooperativa entre Entidades Aseguradoras), ya que sólo el 10% de los españoles contrata un seguro para sus vacaciones (el 2% a principios de los años noventa) y tan sólo el 47% ha recibido alguna vez información para contratar un seguro de viaje. Para contrarrestar este déficit, la empresa Elviaseg (actualmente fusionada con Mondial Assistance) ha puesto en marcha el programa Elvia Travel School, orientado a la formación de las personas que trabajan en las agencias de viaje y estimular su utilización como correduría de seguros (se trata de seguir así el patrón de otros países, donde el 50% de la venta de estos productos se realiza en las agencias de viaje).

<sup>8</sup> [www.inese.es/servisefuros/idacif02.htm](http://www.inese.es/servisefuros/idacif02.htm).

En lo que respecta al mercado de asistencia a vehículos industriales, los notificantes estiman un crecimiento de un 78% en el período 1997-2000.

Cabe pues considerar que los mercados afectados por la presente operación están en proceso de crecimiento.

#### **5.4. Barreras de entrada**

No existen barreras de entrada de tipo legal o técnico, ya que no se trata del mercado de un producto cuyas especificidades tecnológicas sean costosas o estén protegidas por patentes o derechos de marcas. En cuanto a las barreras de tipo económico provocadas por las necesidades de inversión, el coste de los medios que debe tener a su disposición una empresa que decida dedicarse a estas actividades no puede definirse como una barrera de entrada, ya que estos medios son:

- i) servicio de atención de llamadas que incluye básicamente un local, unas instalaciones telefónicas e informáticas y el personal necesario para responder las llamadas de los usuarios 24 horas al día.
- ii) servicio de reparación mecánica o de remolque del vehículo, que exige disponer de coches y grúas, y de personal con conocimientos en mecánica; todos ellos pueden ser propios o subcontratados.
- iii) servicio de atención médica (primeros auxilios, traslado en ambulancia); puede ser propio o subcontratado
- iv) eventualmente, estructuras jurídicas, capacidad contable y organizativa que le permita prestar servicios de aseguramiento; este elemento puede también sustituirse con un contrato con una entidad aseguradora.

En estas circunstancias, una empresa o grupo con sociedades de seguros que pretenda ofrecer servicios de asistencia en viaje, sólo precisará de un centro de atención de llamadas ya que puede subcontratar los demás medios necesarios para desempeñar esta actividad. De hecho, las compañías aseguradoras u otras entidades que prestan servicios de asistencia en carretera normalmente subcontratan con talleres de todo el territorio nacional la prestación de estos servicios, así como los de asistencia sanitaria. A este respecto, se hace notar que EURO 24 no cuenta con medios propios para la prestación de asistencia en carretera y que la misma RASISA también utiliza

una proporción importante de medios ajenos en la prestación del servicio.

Entre las alegaciones presentadas contra la fusión se encuentra la denuncia de que la empresa en participación AUTOCLUB va a beneficiarse de la información contenida en la amplia base de datos que actualmente dispone la empresa SOLRED, filial 100% del GRUPO REPSOL-YPF, y cuyos clientes lo son también en la actualidad de empresas competidoras de AUTOCLUB. La cuestión que se denuncia es, pues, un problema de información asimétrica que SOLRED aplicaría para beneficiar a las empresas de su grupo. A este respecto hay que tener en cuenta que la legislación vigente en materia de protección de datos prohíbe explícitamente a SOLRED hacer uso de la información disponible para otros fines distintos para los que fue obtenida.

La empresa en participación contará con la extensa red de estaciones de servicio del grupo REPSOL que podrán emplearse como puntos de venta. Es evidente que esta cuestión supone un importante activo para la empresa en participación, que dispondrá de más de 3.500 puntos de ventas repartidos por todo el territorio español con un coste prácticamente cero. Ahora bien, la existencia de otros canales de distribución, como son las agencias de viaje, las estaciones de autobuses, las estaciones de servicio de otros operadores de productos petrolíferos con los que cabe establecer acuerdos o la posibilidad de contratar estos servicios por internet, hacen que esa ventaja no deba ser considerada como una autentica barrera de entrada para potenciales competidores.

## **6. EFECTOS COMPENSATORIOS DE LAS RESTRICCIONES A LA COMPETENCIA**

La empresa en participación AUTOCLUB supondrá, según los notificantes, la creación de eficiencias en el negocio; el lanzamiento de nuevos productos; la reducción de costes y creación de sinergias y, estrategia de internacionalización.

Las ganancias de eficiencia tienen interés desde el punto de vista del análisis de una operación de concentración, en tanto en cuanto éstas son trasladables a los consumidores. A éste respecto, la cuantificación de estas ganancias de eficiencia pueden ser medidas a través de dos variables: el tiempo de espera tras la llamada y la tasa de reparación “in situ”. Según los notificantes, la empresa participada será más eficiente y será directamente percibida por el consumidor en tanto en cuanto consiga reducir ambas variables. En la medida en que la empresa AUTOCLUB se integra a un grupo de importante capacidad financiera y que, a corto plazo, está prevista la inversión de una cantidad importante de dinero en AUTOCLUB los notificantes esperan que

esa nueva empresa se acerque a los niveles medios europeos en cuanto a tiempo de espera y tasa de reparación "in situ". También consideran que la oferta de nuevos productos puede ser considerada positivamente desde el punto de vista del consumidor, siempre y cuando ésta nueva oferta no se ligue obligatoriamente a la adquisición de otros productos y servicios de la cartera disponible por las empresas del grupo.

Esas alegaciones de la empresa son difíciles de constatar y en el expediente no se ha aportado información suficiente que permita su adecuada evaluación, tanto desde el punto de vista positivo como del negativo. El Tribunal considera, por tanto, que no existen efectos favorables que compensen de la eventual restricción de la competencia; sin embargo, dado que esa restricción se considera escasamente significativa, este aspecto carece de importancia.

## **7. RESUMEN Y CONCLUSIONES**

El presente Informe analiza los efectos sobre la competencia que pudieran derivarse de la creación de la empresa en participación AUTOCLUB IBEROAMERICANO S.A. (AUTOCLUB) por parte de REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS (REPSOL COMERCIAL) y el REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE). La citada empresa desarrollará una amplia gama de actividades relacionadas con la asistencia en carretera, las operaciones de seguro y reaseguro de viajes y la intermediación de pólizas.

**PRIMERA:** La operación de concentración económica objeto del presente Informe, que consiste en la creación de la empresa en participación AUTOCLUB IBEROAMERICANO S.A. (AUTOCLUB) por REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS (REPSOL COMERCIAL) Y REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE), cumple con los requisitos previstos en la letra a) apartado 1, del artículo 14 de la Ley 16/1989, de 16 de julio, de Defensa de la Competencia, para su notificación obligatoria ante el Servicio de Defensa de la Competencia.

**SEGUNDA:** De acuerdo con la información proporcionada por los notificantes, la operación de concentración no tiene dimensión comunitaria por no alcanzar los umbrales de cifra de negocios establecidos en el párrafo 2, a) y b) del artículo 1 del Reglamento CEE nº 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre

de 1989, sobre el Control de las Operaciones de Concentración entre Empresas.

**TERCERA:** Aunque la operación afectada incide sobre varios mercados, el núcleo de sus efectos se produce sobre el mercado de los seguros de asistencia a vehículos averiados y accidentados. Éste es, pues, el mercado relevante de productos a efectos de la operación.

No obstante, tanto las características del lado de la oferta como los de la demanda sugieren que ese mercado se encuentra altamente segmentado, de tal forma que deben distinguirse dos submercados según se trate de vehículos de peso superior o inferior a los 3,5 Tm.

**CUARTA:** Desde el punto de vista geográfico, el mercado afectado tiene un ámbito nacional.

**QUINTA:** La operación que se informa afecta a dos mercados relevantes de producto en los que las empresas que se concentran, RACE por un lado, y EURO 24 por otro, no operan simultáneamente. RACE solo ofrece sus servicios de asistencia en carretera para vehículos particulares y EURO 24 sólo tiene como clientes a los usuarios de vehículos industriales, por lo que no se produce una auténtica operación de concentración de carácter horizontal.

**SEXTA:** Dada la ausencia de concentración horizontal, los indicadores habituales para medir ésta no deben utilizarse. La empresa AUTOCLUB estará participada al 50% por REPSOL COMERCIAL, filial al 100% del grupo REPSOL YPF, lo que significa que mantendrá estrechos vínculos con uno de los grupos empresariales más importantes del país. No obstante, entre los competidores reales y potenciales figuran también empresas integradas en grupos de considerable entidad financiera.

**SÉPTIMA:** No existen barreras significativas a la entrada en el negocio en que operará AUTOCLUB.

**OCTAVA:** El Tribunal no ha podido constatar que la operación aporte mejoras significativas a los sistemas de producción o comercialización, ni que aporte ventajas significativas a los intereses de los consumidores o usuarios.



Por cuanto antecede, el Tribunal de Defensa de la Competencia, dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 17 de la Ley de Defensa de la Competencia, ha acordado remitir al Excmo. Sr. Vicepresidente Segundo de Gobierno y Ministro de Economía para su elevación al Gobierno el siguiente

### **DICTAMEN**

**El Pleno del Tribunal, teniendo en cuenta los efectos que sobre la competencia en el mercado de referencia podría causar la operación de concentración económica objeto del presente informe y, tras valorar los posibles elementos compensatorios de las restricciones que se aprecian, considera que resulta adecuado declarar procedente la operación notificada.**

30 de noviembre de 2001