

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN EXPEDIENTE C/0787/16 PETIT FORESTIER/FRAIKIN

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 16 de agosto de 2016 tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), notificación de la concentración consistente en la toma de control exclusivo de FRAIKIN GROUPE SAS (“FRAIKIN”) por parte de PETIT FORESTIER SAS (“PETIT FORESTIER”).
- (2) Dicha notificación ha sido realizada por el adquirente, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (“LDC”), por superar el umbral establecido en la letra a) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia (“RDC”), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 55.6 de la LDC, la Dirección de Competencia requirió de entidades terceras información de carácter necesario para la resolución del expediente, con fechas 2, 5 y 6 de septiembre de 2016. La Dirección de Competencia acordó que estas solicitudes suspendiesen el transcurso de los plazos máximos, conforme a lo dispuesto en el artículo 37.1.b) de la LDC, en la medida en que contenían elementos de juicio necesarios para que la CNMC pudiese valorar la operación de concentración notificada. La última respuesta a estas solicitudes de información se recibió el 5 de octubre de 2016.
- (4) La fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 19 de octubre de 2016 inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (5) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de FRAIKIN por parte de PETIT FORESTIER, mediante la adquisición del 100% del capital social de su matriz, FINANCIERE TRUCK (INVESTISSEMENT) SAS.
- (6) A tal efecto, las partes firmaron el 4 de agosto de 2016 un acuerdo de compraventa de acciones.
- (7) La operación se incluiría, por tanto, en el supuesto del artículo 7.1 b) de la LDC.

III. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

- (8) La operación no tiene dimensión comunitaria dado que el volumen de negocios de las partes no supera los umbrales del artículo 1 del Reglamento 139/2004.

- (9) La operación notificada cumple los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superar el umbral establecido en la letra a) del artículo 8.1 de dicha norma.

IV. EMPRESAS PARTICIPES

IV.1 ADQUIRENTE: PETIT FORESTIER

- (10) PETIT FORESTIER es un grupo empresarial francés cuya matriz esta controlada por la familia Forestier, que posee el [...] ¹ de su capital.
- (11) El grupo PETIT FORESTIER está fundamentalmente activo en la prestación de servicios de alquiler ² de vehículos comerciales frigoríficos, incluyendo camiones ligeros, pesados y semi-remolques, en diversos países, principalmente en la Unión Europea.
- (12) Adicionalmente, PETIT FORESTIER está activo en el alquiler de vehículos comerciales de transporte seco (solamente en Francia), el alquiler de equipos de conservación de productos a temperatura controlada (vitriñas y contenedores frigoríficos), la fabricación de carrocerías para vehículos frigoríficos y grupos frigoríficos ³ y la venta de vehículos de segunda mano.
- (13) En España, la actividad de PETIT FORESTIER se centra en el alquiler de vehículos comerciales frigoríficos a largo plazo ⁴ y, en menor medida, en el alquiler de vitriñas y contenedores frigoríficos. Para el ejercicio de su actividad en España, PETIT FORESTIER dispone de una red compuesta por [...] oficinas.
- (14) El volumen de negocios del grupo PETIT FORESTIER en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008 fue, según el notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE PETIT FORESTIER (millones de euros) 2015		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[>250]	[<60]

Fuente: Notificación

IV.2 ADQUIRIDA: FRAIKIN

- (15) FRAIKIN es un grupo empresarial francés cuya matriz, FINANCIERE TRUCK (INVESTISSEMENT) SAS, está controlada en último término por el gestor de fondos de inversión CVC CAPITAL PARTNERS.
- (16) El grupo FRAIKIN está fundamentalmente activo en la prestación de servicios de alquiler ⁵ de vehículos comerciales de transporte seco, incluyendo

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

² Principalmente a través de contratos a largo plazo que supone el [...] de los ingresos obtenidos en la actividad de alquiler de vehículos en España en 2015.

³ Fundamentalmente [...].

⁴ Supone el [...] de los ingresos obtenidos por las actividades de alquiler de vehículos comerciales frigoríficos en España.

⁵ Principalmente a través de contratos de alquiler a largo plazo que, en el caso de España, supone el [...] de los ingresos obtenidos por las actividades de alquiler de vehículos comerciales frigoríficos.

camiones ligeros, pesados y semi-remolques. También está activo en el alquiler de vehículos comerciales frigoríficos, de forma más limitada a nivel mundial, aunque con una importancia similar al alquiler de vehículos de transporte seco en España.

- (17) Adicionalmente, de manera más reducida, FRAIKIN presta servicios de gestión de flota⁶ y vende vehículos de segunda mano en España, donde dispone de una red compuesta por [...] delegaciones.
- (18) El volumen de negocios del grupo FRAIKIN en el último ejercicio económico disponible, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008 fue, según el notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE FRAIKIN (millones de euros) 2015		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación

V. MERCADOS RELEVANTES

V.1. Mercado de producto

- (19) El sector económico implicado en la operación es el de la prestación de servicios de alquiler de vehículos comerciales frigoríficos, en el que solapan sus actividades en España los grupos PETIT FORESTIER y FRAIKIN.
- (20) Adicionalmente, FRAIKIN presta servicios de alquiler de vehículos comerciales de transporte seco, servicios de gestión de flota y de venta de vehículos de segunda mano en España, aunque de forma limitada⁷, por lo que estas actividades no serán objeto de análisis posterior.
- (21) El sector de alquiler de vehículos ha sido objeto de análisis en varios precedentes nacionales⁸ y comunitarios⁹ que han planteado la posibilidad de distinguir mercados atendiendo a: a) la duración del alquiler (a corto y largo plazo), b) la categoría del vehículo (industrial y ligero), c) el perfil del cliente (empresas y particulares) y d) las formulas contractuales utilizadas (alquiler operativo o *renting*¹⁰ y *leasing*¹¹).

⁶ Prestación de servicios de gestión administrativa y técnica a una flota de vehículos, operados en propiedad, en régimen de alquiler o de leasing financiero. Estos servicios corresponden básicamente a una oferta de servicios integral (excepto por los seguros y puesta a disposición de un vehículo de sustitución en caso de fallo o avería) que se suministran de manera separada, independientemente de cualquier contrato de alquiler o leasing.

⁷ El notificante estima que la cuota de FRAIKIN sería inferior al 15% de cualquier mercado definido en el ámbito del alquiler de vehículos comerciales de transporte seco en España tanto a largo como a corto plazo (entre el 5-10% en vehículos ligeros, el 5-15% en vehículos pesados y el 0-1% en semi-remolques en el alquiler a largo plazo, y entre el 2-5% en vehículos ligeros, el 0-5% en vehículos pesados y el 0-0,5% en semi-remolques, en el alquiler a corto plazo). En el caso del mercado español de gestión de flota, la cuota de FRAIKIN sería inferior al [0-10%], siendo de alrededor del [0-10%] en el caso del mercado de la venta de vehículos de segunda mano en España.

⁸ C-0108/08 ING CAR LEASE/UNIVERSAL LEASE y C-293/10 ARVAL/CAIXARENTING.

⁹ COMP/M.6763 - VWFS/ PON HOLDINGS B.V./ PON EQUIPMENT RENTAL & LEASE, COMP/M.6436 – VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES / D'IETEREN / VOLKSWAGEN D'IETEREN FINANCE JV, M 3987 FIDIS/LEASYS.

¹⁰ El renting o contrato de arrendamiento operativo es un contrato de alquiler a largo plazo, sin opción a compra, en el que el arrendador conserva la propiedad del vehículo, que pone a disposición del arrendatario durante un plazo y kilometraje pactado, incluyendo la prestación de una serie de servicios relacionados con el mantenimiento técnico y la gestión administrativa del vehículo ("servicio todo incluido").

¹¹ El leasing o contrato de arrendamiento financiero con acceso a la propiedad funciona como un préstamo con opción a la compra del vehículo.

- (22) Dentro de este ámbito, las actividades de PETIT FORESTIER y FRAIKIN en España se centran en el alquiler operativo (*renting*) a largo plazo de vehículos comerciales frigoríficos para empresas, que incluye el uso del vehículo y una serie de servicios relacionados con el mantenimiento y la gestión administrativa del mismo. Adicionalmente, ambas entidades ofrecen servicios de alquiler operativo a corto plazo, aunque de forma más limitada y complementaria de su actividad a largo plazo, según el notificante.
- (23) Ningún precedente ha abordado el alquiler de vehículos comerciales frigoríficos que, según el notificante, presenta características específicas tanto desde el punto de vista de la oferta como de la demanda que han de ser tenidas en cuenta a la hora de determinar el mercado de producto en el que ha de valorarse la operación.
- (24) En primer lugar, el notificante señala la necesidad de distinguir entre el alquiler de vehículos frigoríficos y de vehículos de transporte seco dadas las diferentes características técnicas que presentan dichos vehículos, el tipo de producto que transportan y la diferente estructura de la demanda. En este sentido, los camiones frigoríficos están sometidos a una regulación específica derivada del transporte de mercancías perecederas que regula las especificaciones técnicas que deben cumplir para el transporte terrestre de este tipo de productos, procediendo la demanda de empresas relacionadas con el sector agroalimentario.
- (25) En el ámbito del alquiler de vehículos frigoríficos, relevante a efectos del análisis de la operación, y atendiendo a los precedentes, es posible realizar una segmentación del mercado en función de la duración del alquiler (corto y largo plazo) y de las características de los vehículos (vehículos frigoríficos ligeros (hasta 3,5 Tm), pesados (hasta 16-18 Tm) y semi-remolques.
- (26) Sin embargo, el notificante no considera oportuno segmentar el alquiler de vehículos frigoríficos ni en función del perfil del cliente, por cuanto no existen diferencias en el acceso a este servicio por parte de empresas y particulares (esencialmente autónomos), ni a las formulas contractuales utilizadas.
- (27) Respecto a este último parámetro, en lo que al **alquiler de vehículos frigoríficos a largo plazo** se refiere, el notificante considera que existe una importante sustituibilidad entre los servicios de *renting* y de leasing, por cuanto ambos dan solución a las necesidades de aquellas empresas que requieren un vehículo frigorífico por un tiempo prolongado de tiempo (al menos un año) y la obtención de una serie de servicios que les permitan la externalización de la gestión técnica y administrativa del vehículo durante dicho periodo de tiempo¹².
- (28) Adicionalmente, el notificante considera que las empresas disponen de otra solución alternativa de puesta a disposición a largo plazo de vehículos frigoríficos para hacer frente a sus necesidades de transporte frigorífico de

¹² En el caso del *leasing*, las entidades financieras concedentes que pueden ser tanto filiales de bancos como filiales especializadas de fabricantes de vehículos o joint ventures de ambas entidades, incluyen en su oferta la prestación de un "servicio todo incluido" similar al ofrecido por las empresas de alquiler de vehículos a sus clientes, según el notificante.

sus productos, la compra de dichos vehículos, en su caso financiada mediante un préstamo¹³. En su opinión, dicha solución también responde a una necesidad recurrente de utilización de esos vehículos durante un periodo de tiempo prolongado, que asimismo incorpora una garantía postventa que incluye una amplia gama de servicios de asistencia y mantenimiento del vehículo¹⁴, por lo que constituiría una alternativa al alquiler a largo plazo y al leasing financiero.

- (29) En su opinión las tres soluciones señaladas presentan un elevado grado de sustituibilidad desde el lado de la demanda por cuanto todas ellas satisfacen los dos principales elementos requeridos por ésta (vehículo a largo plazo y servicios accesorios) e implican costes totales similares¹⁵, lo que se refleja en la existencia de comparadores de precios multiformato que sistemáticamente ponen en competencia directa las diferentes soluciones entre sí¹⁶, planteadas únicamente como opciones alternativas de financiación.
- (30) El notificante asimismo destaca el hecho de que gran número de clientes disponen de flotas “mixtas” de vehículos combinando las tres soluciones¹⁷, así como la gran movilidad de los clientes entre las distintas soluciones de puesta a disposición de vehículos frigoríficos a largo plazo. En este sentido, el notificante señala que una parte significativa de los contratos de alquiler de PETIT FORESTIER y FRAIKIN se ganan o se pierden en beneficio de las soluciones de compra o de leasing¹⁸.
- (31) Junto a ello, el notificante señala la sustituibilidad existente entre las diferentes soluciones desde el lado de la oferta por cuanto los fabricantes de vehículos frigoríficos ofrecen servicios de alquiler a largo plazo y servicios de leasing financiero junto a sus ofertas de venta de dichos vehículos, habitualmente con una oferta de servicios “todo incluido”¹⁹. También las

¹³Fundamentalmente a través de las redes de concesionarios de los fabricantes de vehículos que suelen tener acuerdos con fabricantes de carrocerías para la provisión de cajas y grupos frigoríficos, al objeto de ofrecer a los clientes un vehículo integrado que se ajuste a sus necesidades. En otras ocasiones, los clientes adquieren los vehículos frigoríficos directamente a través de los fabricantes de carrocerías que, a su vez también tienen acuerdos con concesionarios locales para la configuración del vehículo.

¹⁴A estos efectos los fabricantes contratan con empresas especializadas en cada tipo de servicio la prestación de dichos servicios a sus clientes. Los clientes también pueden contratar dichos servicios por separado y con operadores distintos (operadores de gestión de flota) de acuerdo con sus circunstancias particulares.

¹⁵Según el notificante, los costes totales de la compra de un vehículo, del leasing financiero junto con los servicios necesarios y del alquiler a largo plazo con los mismos (o comparables) servicios son similares.

¹⁶En España, algunas plataformas ofrecen estos servicios, principalmente comparando alquiler a largo plazo, leasing financiero, y compra con préstamo. Entre otras: <http://leaseplango.es/comparativa-renting-leasing-compra> o <https://www.arval.es/ofertas-renting-renting-para-pymes-y-autonomos-renting-vs-leasing-vs-compra>.

¹⁷Estas flotas mixtas son consecuencia directa de la elección puntual realizada por los clientes entre las distintas soluciones de puesta a disposición ofrecidas cuando deciden ampliar o renovar su flota de vehículos frigoríficos.

¹⁸El notificante señala que el [...] de los contratos a largo plazo ganados por PETIT FORESTIER desde el 1 de enero de 2015 reemplazaron a vehículos que el cliente tenía en propiedad, el [...] a vehículos alquilados a terceros, mientras que el restante [...] respondía a nuevas necesidades de los clientes. En cuanto a los [...] contratos perdidos por PETIT FORESTIER entre el 1 de enero de 2015 y el 30 de junio de 2016, [...] han sido reemplazados por vehículos comprados, y [...] por vehículos alquilados a terceros (los demás contratos perdidos se deben a otras razones como el cese de la actividad o la reducción del parque de vehículos del cliente). En el caso de FRAIKIN, el [...] de los contratos perdidos en 2015 fueron sustituidos por soluciones de compra y el [...] en beneficio de otros operadores de alquiler (los demás contratos perdidos se perdieron por razones similares a las señaladas para PETIT FORESTIER anteriormente).

¹⁹Entre los principales fabricantes de vehículos comerciales frigoríficos que ofrecen, directamente o a través de filiales, las tres soluciones de puesta a disposición de dichos vehículos se encuentran MERCEDES, que a través de sus filiales CHATERWAY y MERCEDES BENZ ESPAÑA, SAU, ofrece servicios de alquiler a largo plazo y leasing financiero respectivamente; RENAULT, que hace lo propio a través de RENAULT TRUCKS SAS, CLOVIS y RENAULT TRUCKS

- entidades financieras, directamente o a través de filiales o empresas en participación, ofrecen tanto soluciones de alquiler a largo plazo como servicios de leasing financiero²⁰.
- (32) Por todo lo anterior, el notificante considera que las tres soluciones de puesta a disposición de vehículos frigoríficos a largo plazo (alquiler, leasing financiero y compra de los vehículos) formarían parte del mismo mercado de producto. En el caso de la puesta a disposición de vehículos frigoríficos a corto plazo el notificante considera que esa sustituibilidad no existiría.
- (33) Adicionalmente, el notificante señala otra alternativa a las anteriores soluciones, la ofrecida por las empresas de transporte por carretera y especialmente por los transportistas autónomos²¹, que ofrecen una solución completa e integrada para las necesidades de transporte frigorífico de las empresas²², que competirían, al menos indirectamente, con la oferta de alquiler de PETIT FORESTIER y FRAIKIN para una parte sustancial de su base de clientes. Esta solución supone un paso adicional en el proceso de externalización de la gestión técnica y administrativa de los vehículos comprados o alquilados por los clientes, ejerciendo, según la notificante, una importante presión competitiva sobre las restantes soluciones de puesta a disposición de vehículos frigoríficos citadas, tanto a largo como a corto plazo.
- (34) Esta Dirección de Competencia considera que la definición de mercado de producto propuesta por el notificante resulta demasiado amplia, incluyendo modalidades contractuales muy diferentes entre sí que, en principio, conformarían mercados de producto diferentes.
- (35) La distinción entre el *renting* (contrato de arrendamiento operativo) y el *leasing* (contrato de arrendamiento financiero) ha sido puesta de manifiesto de forma reiterada por las autoridades de competencia en sus precedentes, y se basa en su diferente modelo de negocio y en la oferta realizada a los clientes, particularmente en relación a la propiedad del bien y a los riesgos asociados al arrendamiento²³.
- (36) En cuanto a la compra del vehículo, no supone estrictamente una solución de puesta a disposición de un vehículo frigorífico a largo plazo como sería el

SAS; SCANIA, a través de SCANIA HISPANIA; e IVECO, a través de IVECO TRANSOLVER. También los principales fabricantes de carrocerías/grupos frigoríficos ofrecen las tres soluciones de puesta a disposición de dichos vehículos, con una oferta de servicios "todo incluido" subcontratada con terceros, como es el caso de SCHMITZ CARGOBULL, KRONE FLEET o LECITRAILER.

²⁰ Entre ellas se encuentran BNP PARIBAS (a través de su filial ARVAL), BANCO SANTANDER (a través de BANCASAR AUTORENTING), BBVA (BBVA AUTORENTING) o BANCO POPULAR.

²¹ Empresas en las que el conductor del vehículo es también el propietario del mismo. Son muy frecuentes en España y suelen actuar individualmente o a través de cooperativas, que presentan una sólida estructura y ofrecen un marco jurídico y contable para sus miembros.

²² Incluye el vehículo, el conductor y el combustible. Esta solución puede generar ahorros en los costes laborales y de inversión de las empresas, pero en función de las características de negocio puede generar un importante incremento de costes logísticos.

²³ En el *renting* el arrendador conserva la propiedad del vehículo, que no es transferida al arrendatario al final de la vigencia del contrato de arrendamiento (el contrato no incluye ninguna opción de compra en condiciones ventajosas), estando los costes asociados a los servicios de mantenimiento y reparación soportados por el arrendador e incluidos en el precio del arrendamiento. El *leasing* principalmente funciona como un préstamo que permite al arrendatario la compra de un vehículo. En dicha modalidad, los riesgos asociados a la inversión por lo general son asumidos por el arrendatario y la propiedad legal y comercial se queda en manos del arrendador financiero, teniendo el arrendatario la opción de adquirir la propiedad del vehículo el final del contrato de arrendamiento.

renting o el leasing, sino la adquisición del mismo, con las consecuencias que dicha decisión conlleva tanto desde un punto de vista contable como de responsabilidad en la gestión técnica y administrativa del vehículo²⁴.

- (37) Por lo que se refiere a los servicios de transporte por carretera, suponen la externalización de las actividades de transporte de las empresas, lo que responde a una decisión organizativa interna de las mismas que excede de la mera puesta a disposición de un vehículo a largo plazo.
- (38) Al objeto de conocer la opinión de entidades terceras (competidores y clientes) sobre la sustituibilidad entre las diferentes alternativas al alquiler a largo plazo de vehículos frigoríficos planteadas por el notificante, esta Dirección de Competencia ha realizado un test de mercado que ha arrojado diversidad de opiniones.
- (39) Parte de los consultados consideran que los servicios de alquiler en régimen de leasing son significativamente sustitutivos de los servicios de *renting*, mientras que otros no lo estiman así, fundamentalmente debido a los diferentes niveles de servicios que incluyen. Lo mismo se puede señalar de la sustituibilidad existente entre los servicios de *renting* y leasing respecto a la compra de un vehículo frigorífico, que es aceptada por algunos operadores consultados y rechazada por otros, dadas las diferencias financieras existentes entre dichas soluciones.
- (40) Consultados asimismo sobre otras posibles soluciones de puesta a disposición de vehículos frigoríficos que pudieran ser significativamente sustitutivos de los servicios de *renting*, una parte poco representativa de las empresas han señalado que los servicios ofrecidos por los transportistas podrían constituir una alternativa a dichos servicios en determinadas situaciones y para determinados modelos de negocio.
- (41) Dado lo anterior y atendiendo a los precedentes, esta Dirección de Competencia centrará su análisis en el mercado del alquiler operativo (*renting*) de vehículos comerciales frigoríficos a largo plazo, con independencia de que reconozca la existencia de importantes presiones competitivas ejercidas sobre dicho mercado por otras soluciones de puesta a disposición de vehículos frigoríficos como el leasing financiero, la compra de vehículos o los servicios de transporte por carretera.
- (42) En el caso del **alquiler de vehículos frigoríficos a corto plazo**, el notificante considera que los servicios de transporte por carretera dan, asimismo, respuesta a las necesidades puntuales de transporte frigorífico de las empresas²⁵ por lo que constituiría una alternativa al alquiler a corto de plazo.
- (43) En el test de mercado realizado, solamente una pequeña parte de los operadores consultados consideran que en el corto plazo los servicios ofrecidos por los transportistas son significativamente sustitutivos de los

²⁴ Con independencia de que la gestión de dichos servicios puede ser subcontratada con operadores de gestión de flota.

²⁵ Según el notificante estos servicios permiten a las empresas gestionar sus flotas de forma más eficaz, sin tener que invertir en excedentes de capacidad

servicios de renting, por lo que dicha opinión no resulta muy concluyente al respecto.

- (44) También en este caso, la Dirección de Competencia analizará el mercado del alquiler operativo (*renting*) de vehículos comerciales frigoríficos a corto plazo, considerando no obstante las presiones competitivas ejercidas por los servicios de transporte por carretera sobre dicho mercado.
- (45) En conclusión, esta Dirección de Competencia analizará la incidencia de la operación en los mercados del alquiler operativo (*renting*) de vehículos comerciales frigoríficos a largo y a corto plazo. En ambos casos se distinguirá entre vehículos frigoríficos ligeros, pesados y semi-remolques.

V.2. Mercado geográfico

- (46) Los precedentes citados coinciden en señalar que los mercados de alquiler operativo a corto y largo plazo de vehículos comerciales son de ámbito nacional, debido, entre otras razones, a la necesidad de contar con una red de mantenimiento y asistencia a los clientes en todo el territorio nacional y a las diferentes normativas nacionales existentes a nivel fiscal.
- (47) El notificante considera, en línea con dichos precedentes, que los mercados de alquiler operativo a corto y largo plazo de vehículos frigoríficos son de ámbito nacional dado que, con carácter general, las ofertas y las redes de distribución de los distintos operadores y de sus clientes se estructuran y operan a nivel nacional. Adicionalmente, el notificante señala que los vehículos frigoríficos están sujetos a regulaciones específicas a nivel nacional, con diferencias que pueden ser significativas de un país a otro.

VI. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VI.1. Estructura de la oferta

- (48) La oferta del mercado español de alquiler operativo (*renting*) de vehículos comerciales frigoríficos se encuentra muy diversificada e incluye empresas independientes especializadas en dicha actividad, tanto a largo como a corto plazo, activas a nivel nacional (como es el caso de las empresas afectadas, COVEY²⁶, DEMETRIO o PRIMOTI) o regional (no menos de 30, incluyendo SAN MARCIAL, OCSA o DISFRIMUR). Algunas de ellas están centradas en el alquiler de determinados tipos de vehículos frigoríficos, como es el caso de NORHGATE, LEASE PLAN Y ALPHABET en vehículos ligeros o TIP TRAILER y ALQUITRAILER, en vehículos pesados y semirremolques.
- (49) Junto a ellas, es preciso considerar las empresas de alquiler de vehículos frigoríficos pertenecientes o vinculadas con fabricantes de vehículos comerciales y con entidades financieras, por lo general especializados en el alquiler de dichos vehículos a largo plazo. Estos operadores se caracterizan por su gran fortaleza financiera derivada de su pertenencia a grupos

²⁶ COVEY es un importante operador del mercado del alquiler de vehículos frigoríficos tanto a corto como a largo plazo que, como parte de su cartera de soluciones de puesta a disposición de dichos vehículos, ofrece la opción de compra de los mismos, al ser concesionario de IVECO, DAF y SCANIA.

industriales y financieros de dimensión global y por la variedad de soluciones de ofrecen²⁷.

- (50) Según el notificante hay más de 10 operadores de alquiler vinculados con fabricantes de vehículos comerciales en España, es el caso de CHATERWAY, filial de Mercedes Benz, CLOVIS, perteneciente al Grupo Renault, SCHMITZ CARGOBULL, filial de SCANIA (Grupo Volkswagen).o TRANSOLVER RENTING, filial de IVECO (Grupo Fiat Chrysler), que ofrecen importantes servicios de mantenimiento y garantía de sus vehículos en alquiler.
- (51) Respecto a las filiales de las entidades financieras, el notificante señala que la mayor parte de los grandes bancos presentes en España ofrecen soluciones de alquiler de vehículos comerciales, incluidos los refrigerados, como BBVA AUTORENTING (BBVA) o BANCASAR AUTORENTING (BANCO SANTANDER), entre otros.
- (52) Los cuadros siguientes muestran las cuotas que PETIT FORESTIER, FRAIKIN y sus principales competidores presentan en el mercado español de **alquiler operativo a largo plazo** de vehículos frigoríficos ligeros, pesados y semirremolques, según estimaciones propias basadas en datos del Instituto MSI²⁸.

Alquiler de vehículos frigoríficos ligeros a largo plazo. 2015		
OPERADOR	Vehículos alquilados	Cuota
PETIT FORESTIER	[...]	[10-20%]
FRAIKIN	[...]	[0-10%]
PETIR FORESTIER + FRAIKIN	[...]	[20-30%]
COVEY	[...]	[0-10%]
CHATERWAY	[...]	[0-10%]
BANCASAR AUTORENTING	[...]	[0-10%]
Otros	----	---
TOTAL	5.883	100%
Alquiler de vehículos frigoríficos pesados a largo plazo. 2015		
OPERADOR	Vehículos alquilados	Cuota
PETIT FORESTIER	[...]	[20-30%]
FRAIKIN	[...]	[20-30%]
PETIR FORESTIER + FRAIKIN	[...]	[40-50%]
CHATERWAY	[...]	[10-20%]
SCANIA	[...]	[10-20%]
TRANSOLVER RENTING	[...]	[0-10%]
PRIMOTI	[...]	[0-10%]
Otros	-----	----
TOTAL	2.013	100%
Alquiler de vehículos frigoríficos semirremolques a largo plazo. 2015		
OPERADOR	Vehículos alquilados	Cuota
PETIT FORESTIER	[...]	[0-10%]
FRAIKIN	[...]	[0-10%]
PETIR FORESTIER + FRAIKIN	[...]	[0-10%]

²⁷ Según lo señalado anteriormente, los fabricantes de vehículos comerciales y las entidades financieras ofrecen a través de sus distintas filiales otras soluciones de puesta a disposición de vehículos comerciales frigoríficos distintas del alquiler de dichos vehículos (leasing financiero y la compra de vehículos).

²⁸ Consultora económica que realiza informes y recopila datos sobre el sector automovilístico. Los datos procedentes de dicha consultora no diferencian entre el alquiler a corto y largo plazo por lo que el notificante ha estimado las cuotas de sus competidores en base a su conocimiento del mercado.

SCHMITZ CARGOBULL	[...]	[30-40%]
KRONE	[...]	[20-30%]
TIP TRAILER	[...]	[10-20%]
Otros	-----	-----
TOTAL	7.350	100%

Fuente: Notificación

- (53) De lo anterior se desprende que la oferta del mercado del alquiler operativo de vehículos frigoríficos en España es amplia y dispersa y, según lo señalado en otros apartados del presente informe, está sometida a una importante presión competitiva ejercida por diferentes operadores que ofrecen soluciones alternativas de puesta a disposición de vehículos frigoríficos a largo plazo (leasing financiero, compra de vehículos, servicios de transporte por carretera), en un contexto de creciente demanda de transporte de productos a temperatura controlada existente en el mercado, según se analizará posteriormente.
- (54) En el caso de considerar conjuntamente todas las soluciones de puesta a disposición de vehículos frigoríficos a largo plazo (leasing financiero, compra de vehículos, servicios de transporte por carretera), según la propuesta del notificante, la cuota conjunta se reduciría sustancialmente, alcanzando el [0-10%] del mercado de la puesta a disposición a largo plazo de vehículos frigoríficos ligeros, el [0-10%] en vehículos pesados y el [0-10%] en semirremolques.
- (55) En cuanto al mercado español de **alquiler operativo a corto plazo**, a continuación se muestran las cuotas que las partes y sus principales competidores presentan en las tres categorías de vehículos frigoríficos analizados: ligeros, pesados y semirremolques

Alquiler de vehículos frigoríficos ligeros a corto plazo 2015		
OPERADOR	Vehículos alquilados	Cuota
PETIT FORESTIER	[...]	[20-30%]
FRAIKIN	[...]	[10-20%]
PETIR FORESTIER + FRAIKIN	[...]	[30-40%]
COVEY	[...]	[20-30%]
DISFRIMUR	[...]	[10-20%]
DEMETRIO	[...]	[0-10%]
Otros	----	---
TOTAL	1.654	100%
Alquiler de vehículos frigoríficos pesados a corto plazo. 2015		
OPERADOR	Vehículos alquilados	Cuota
PETIT FORESTIER	[...]	[30-40%]
FRAIKIN	[...]	[10-20%]
PETIR FORESTIER + FRAIKIN	[...]	[40-50%]
DEMETRIO	[...]	[10-20%]
DISFRIMUR	[...]	[10-20%]
COVEY	[...]	[0-10%]
PRIMOTI	[...]	[0-10%]
Otros	-----	-----
TOTAL	410	100%
Alquiler de vehículos frigoríficos semirremolques acorto plazo 2015		
OPERADOR	Vehículos alquilados	Cuota
PETIT FORESTIER	[...]	[0-10%]

FRAIKIN	[...]	[0-10%]
PETIR FORESTIER + FRAIKIN	[...]	[0-10%]
TIP TRAILER	[...]	[30-40%]
SCHMITZ CARGOBULL	[...]	[10-20%]
LECIRENT	[...]	[10-20%]
Otros	-----	-----
TOTAL	1.768	100%

Fuente: Notificación

- (56) También en este mercado las cuotas se verían reducidas, aunque solo ligeramente, en el caso de considerar adicionalmente la solución alternativa ofrecida por los transportistas para la puesta a disposición de vehículos frigoríficos ligeros ([30-40%]) y pesados ([30-40%]), manteniéndose en el caso de los semirremolques ([0-10%]).

VI.2. Demanda canales de distribución y precios

- (57) La demanda del alquiler operativo de vehículos frigoríficos está muy fragmentada y procede de empresas activas en el sector del transporte de productos perecederos y de la industria agroalimentaria (fabricantes, distribuidores, restaurantes, etc), para los que el transporte a temperatura controlada responde a una cuestión regulatoria y de calidad.
- (58) Se trata de una demanda heterogénea constituida tanto por grandes compañías con una importante flota de camiones refrigerados como pequeños negocios que, en ocasiones, agrupan sus necesidades en cooperativas o centrales de compras.
- (59) Resulta destacable el caso de los transportistas que, según el notificante, son importantes demandantes de vehículos frigoríficos en alquiler²⁹.
- (60) La demanda de transporte de productos a temperatura controlada vive una fase de crecimiento, que se ha visto acentuada en los últimos años. En este sentido, el notificante señala que en 2015 el número de vehículos frigoríficos matriculados en España registro un incremento del 40% respecto al año anterior y del 20% respecto a la media de crecimiento de los cinco últimos años.
- (61) Según el notificante, este crecimiento es probable que se acelere en los próximos años por la creciente necesidad de soluciones de transporte con control de temperatura en nuevos sectores de actividad, como es el caso de la industria farmacéutica, cuyos productos están siendo sometidos a más estrictos requisitos de control de temperatura. A esto habría que añadir el desarrollo de servicios de entrega a domicilio de alimentos frescos ofrecidos por empresas de restauración y por grandes grupos internacionales que operan por internet como Amazon Fresh o Google Express, que podrían generar un incremento de la demanda de vehículos frigoríficos, atrayendo nuevos operadores al mercado.

²⁹ Por lo general presentan flotas mixtas de vehículos frigoríficos combinando el alquiler a largo plazo, el leasing financiero y la compra de dichos vehículos.

- (62) Los operadores de renting ofrecen sus servicios directamente a través de sus propias oficinas o sus páginas web.
- (63) En cuanto a los precios, el notificante señala que para su determinación se utilizan cálculos individuales para cada vehículo dependiendo [...].
- (64) El precio y el rango de los servicios ofrecidos son factores determinantes de competencia en el mercado del alquiler operativo de vehículos frigoríficos. La fidelidad a la marca no es relevante en el mercado y los clientes evalúan las distintas soluciones de puesta a disposición de vehículos frigoríficos existentes en el mercado cuando deciden su contratación.

VI. 3. Barreras a la entrada y competencia potencial

- (65) No existen barreras sustanciales de acceso al mercado del alquiler operativo de vehículos frigoríficos.
- (66) No existen barreras regulatorias y las barreras económicas no son muy significativas, existiendo fórmulas que permiten adquirir los vehículos, que constituyen la inversión principal, de forma gradual. En cuanto a los servicios a incluir en las ofertas “todo incluido” existen en el mercado una amplia y competitiva oferta de operadores con los que puede subcontratar, reduciéndose así los costes de entrada al mercado.
- (67) Adicionalmente el notificante señala que, dado que la fidelidad a la marca no resulta muy relevante en el mercado, las empresas de nueva creación tienen menos dificultad para acceder al mismo.
- (68) Esta ausencia de significativas barreras de entrada ha facilitado el acceso al mercado del alquiler de vehículos frigoríficos de empresas que venían ofreciendo soluciones de venta o de leasing financiero de vehículos comerciales y que, debido al impacto de la crisis en sus negocios, han diversificado sus actividades ofreciendo servicios de alquiler a sus clientes. Tal es el caso de algunos proveedores de vehículos comerciales (tanto fabricantes como concesionarios), fabricantes de carrocerías e instituciones financieras.
- (69) A título de ejemplo, el notificante destaca el caso de COVEY, concesionario de vehículos comerciales de Iveco, que comenzó a operar en el mercado del alquiler de vehículos frigoríficos hace aproximadamente 6 años, debido al impacto de la crisis en la venta de vehículos, y que en ese tiempo se ha convertido en un importante operador del mercado del alquiler tanto a corto como a largo plazo.
- (70) Otro ejemplo son las empresas de transporte que disponen de flotas de vehículos frigoríficos propios, lo que les permitiría entrar sin grandes dificultades en el negocio del alquiler.
- (71) El notificante señala el caso de DISFRIMUR, empresa de transporte que tenía una gran parte de su flota disponible [...], lo que le llevó a entrar en el mercado del alquiler de vehículos, tanto a largo como a corto plazo, adquiriendo en pocos años una presencia notable en Levante.

- (72) A esta situación contribuyen las buenas perspectivas de crecimiento de la demanda de transporte de productos a temperatura controlada en España, por lo que resulta esperable que a corto/medio plazo se produzca la entrada de nuevos oferentes en el mercado español del alquiler de vehículos frigoríficos
- (73) En este sentido, el notificante señala que las empresas generalistas de alquiler de vehículos (Europcar, Enterprise, Avis, etc) aún no han entrado en el mercado de vehículos frigoríficos en España mientras que si lo han hecho en países cercanos como Francia o el Reino Unido, donde se han convertido en importantes competidores. Estas empresas poseen una marca reconocida a nivel internacional así como una red de distribución que abarca todo el territorio nacional y una amplia base de clientes, por lo que no les resultaría especialmente difícil empezar a operar en el ámbito del alquiler de vehículos frigoríficos en España.
- (74) Según el notificante, otra fuente de competencia potencial en España lo constituyen las grandes cadenas de distribución (Carrefour, Lidl, Mercadona, etc) que tienen vínculos muy estrechos con empresas alimentarias y disponen de flotas de vehículos frigoríficos para atender sus propias necesidades. En su opinión, estas empresas estarían en condiciones de ofrecer servicios de alquiler de vehículos frigoríficos a corto plazo en España para algunos de sus clientes, de forma similar a como lo viene haciendo Carrefour o Intermarche en Francia.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (75) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de FRAIKIN por parte de PETIT FORESTIER.
- (76) La operación fortalecerá la presencia de PETIT FORESTIER en los mercados del alquiler operativo (renting) de vehículos comerciales frigoríficos en España, tanto a largo como a corto plazo, especialmente relevante en el caso de los vehículos pesados, donde se hará con cuotas del **[40-50%]** (incremento del [20-30%]) del mercado nacional del alquiler a largo plazo y del **[40-50%]** (incremento del [10-20%]) del alquiler a corto plazo.
- (77) Los principales competidores de las partes en dichos mercados son CHATERWAY (Grupo Mercedes Benz) y SCANIA (Grupo Volkswagen), ambos operadores integrados verticalmente, que presentan cuotas del [10-20%] y [10-20%] respectivamente del mercado del alquiler operativo a largo plazo, así como DEMETRIO y DISFRIMUR, con cuotas del [10-20%] y [10-20%] respectivamente en el alquiler a corto plazo.
- (78) Los mercados del alquiler operativo de vehículos frigoríficos en España son muy competitivos y presentan una oferta muy diversificada que incluye empresas independientes especializadas en dicha actividad, activas tanto a nivel nacional como regional, junto a empresas pertenecientes o vinculadas a fabricantes de vehículos comerciales y a entidades financieras, como CHATERWAY (Grupo Mercedes Benz), CLOVIS (grupo Renault) o BBVA

AUTORENTING (BBVA), por lo general especializados en el alquiler de dichos vehículos a largo plazo.

- (79) Estos últimos operadores se caracterizan por su gran fortaleza financiera derivada de su pertenencia a grupos industriales y financieros de dimensión global y por la variedad de soluciones de puesta a disposición de vehículos frigoríficos que ofrecen (leasing financiero, compra de vehículos con ofertas de servicio todo incluido), directamente o a través de otras empresa del grupo al que pertenecen.
- (80) Dichas soluciones alternativas de puesta a disposición de vehículos frigoríficos a largo plazo, aun cuando no se pueden considerar significativamente sustitutivos de los servicios de renting, ante la falta de una conclusión clara del test de mercado realizado por la Dirección de Competencia, sí ejercen presión competitiva sobre la oferta de dicho mercado.
- (81) Por lo que se refiere a los servicios ofrecidos por las empresas de transporte por carretera, incluidos autónomos, las mismas ofrecen una solución integrada para las necesidades de transporte frigorífico de las empresas. Sin embargo, en la medida en que conllevan una externalización del servicio de transporte, en contraposición a la auto-prestación de dichos servicios en los casos de renting, leasing y compraventa, no parecen constituir una alternativa a las anteriores soluciones, ni a corto ni a largo plazo. Efectivamente, dichas soluciones únicamente ponen a disposición de la empresa cliente el vehículo, pero no la prestación del transporte, que sigue siendo responsabilidad de la empresa. Todo ello, sin perjuicio de que, puntualmente, puedan considerarse que ejercen cierta presión competitiva, especialmente a corto plazo.
- (82) Junto a ello, resulta destacable la ausencia de significativas barreras de entrada al mercado del alquiler de vehículos frigoríficos, lo que ha facilitado el acceso al mismo de empresas que venían ofreciendo soluciones de venta o de leasing financiero de vehículos comerciales (fabricantes de vehículos y de carrocerías e instituciones financieras), así como de empresas de transporte. De ahí, la significativa permeabilidad existente desde el lado de la oferta entre las distintas soluciones de puesta a disposición de vehículos frigoríficos a largo plazo en España.
- (83) A esta situación ha contribuido las buenas perspectivas de crecimiento de la demanda de transporte de productos a temperatura controlada en España, que es previsible que se acelere en los próximos años por la creciente necesidad de soluciones de transporte con control de temperatura en nuevos sectores de actividad (industria farmacéutica, empresas de restauración, etc). Por ello, resulta esperable que, a corto/medio plazo se pueda producir la entrada de nuevos oferentes en el mercado español del alquiler de vehículos frigoríficos. Tal es el caso de empresas generalistas de alquiler de vehículos que aún no han entrado en el mercado español o de grandes cadenas de distribución.
- (84) Asimismo, es destacable el carácter heterogéneo de la demanda del alquiler operativo de vehículos frigoríficos, constituida tanto por pequeños negocios

como por grandes compañías con una importante flota de camiones refrigerados.

- (85) En conclusión, aun cuando las cuotas resultantes de la operación pueden resultar elevadas, es preciso considerar la ausencia de barreras de entrada significativas, la presencia de un importante número de competidores en el mercado del renting, algunos pertenecientes a grupos industriales y financieros de dimensión global (operadores integrados verticalmente), así como la presión competitiva que pueden ejercer otras fórmulas como el leasing financiero, la compra del vehículo o, incluso, en determinadas circunstancias, los servicios de transporte por carretera, a las que los clientes podrían acudir ante cualquier intento por parte de la nueva entidad de actuar de forma independiente en el mercado, como, por ejemplo, elevando precios o reduciendo servicios, por lo que no se mantendrían dichas situaciones de forma permanente en el mercado.
- (86) A la luz de las consideraciones anteriores, no es previsible que la operación notificada vaya a suponer un obstáculo a la competencia efectiva en los mercados analizados, por lo que es susceptible de ser autorizada en primera fase sin compromisos.

III. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia se propone autorizar la concentración, en aplicación del artículo 57.2.a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.