

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCION**EXPEDIENTE C/0802/16 DAIMLER/HAILO/MYTAXI/NEGOCIO HAILO**

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 5 de octubre de 2016, tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), notificación relativa a la operación de concentración económica consistente en la adquisición por Daimler AG (DAIMLER) y Hailo Network Holdings Limited (HAILO) del control conjunto de los negocios de Intelligent Apps GmbH (MYTAXI) y HAILO
- (2) La notificación ha sido realizada por DAIMLER y HAILO, 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 el artículo 8.1.a) de la mencionada norma, si bien las notificantes defienden que este umbral sólo se supera si se define un mercado de producto demasiado estrecho.
- (3) A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC).
- (4) Con fecha 6 de octubre de 2016, el Consejo de la CNMC resolvió autorizar el levantamiento parcial de la suspensión de la ejecución de la operación de concentración, subordinada al cumplimiento de determinados compromisos de DAIMLER y HAILO que garanticen el mantenimiento de la autonomía comercial de la filial española de HAILO hasta la autorización por la CNMC de la operación de concentración. Los contratos firmados que incluyen los compromisos citados se recibieron en la CNMC el 31 de octubre de 2016.
- (5) Por otra parte, según lo dispuesto en el artículo 39.1 y 55.6 de la LDC, con fecha 7 de octubre de 2016, se solicitó a las Autoridades de Competencia de las Comunidades Autónomas de Cataluña y Madrid informe sobre dicha operación de concentración. Los informes de las autoridades de competencia mencionadas se recibieron en la CNMC el 25 de octubre de 2016.
- (6) Adicionalmente, en virtud de lo dispuesto en los artículos 39.1 y 55.6 de la LDC, con fecha 10 de octubre de 2016, esta Dirección de Competencia envió requerimientos de información necesarios para la resolución del expediente de referencia, a distintos operadores que prestan servicios de intermediación para la contratación de trayectos en taxi y en vehículos con conductor (VTC), en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona. La Dirección de Competencia acordó que estos requerimientos de información suspendiesen el cómputo del plazo para resolver el expediente de referencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 37.1.b) de la LDC.
- (7) Con fecha 4 de noviembre de 2016, la Dirección de Competencia acordó, que con la entrada en la CNMC de las respuestas de Asociación Gremial de Auto Taxi de Madrid-(Radio Taxi Gremial) y Taksee Mobility, S.L., a los requerimientos de

información mencionados anteriormente, se reanudase en esa misma fecha el cómputo de los plazos máximos de resolución.

- (8) Según todo lo anterior, la fecha límite para resolver en primera fase el expediente es el 30 de noviembre de 2016, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (9) La operación de concentración consiste en la adquisición por Daimler AG (DAIMLER) y Hailo Network Holdings Limited (HAILO) del control conjunto de los negocios de Intelligent Apps GmbH (MYTAXI) y HAILO.
- (10) Esta operación se implementa a través de un contrato de combinación de negocios firmado el 22 de julio de 2016¹, por el que HAILO suscribirá un aumento de capital social de MYTAXI, a cambio de una aportación y cesión de acciones de cuatro de sus filiales²: Hailo Network Iberia, S.L.U. (HAILO IBERIA), Hailo Network Ireland Limited, Hailo Network Limited y Hailo Network IP Limited³.
- (11) La operación de concentración se realizará en dos fases. En una primera fase, se ejecutará la operación respecto a todas las filiales de HAILO excepto la española, para la que la operación quedará totalmente suspendida hasta que culmine el procedimiento de control de concentraciones ante la CNMC.
- (12) Una vez sea autorizada la operación de concentración por la CNMC, la futura estructura accionarial de MYTAXI estará repartida entre DAIMLER ([...])% y HAILO ([...])%, ejerciendo ambas el control conjunto sobre la entidad resultante, gracias a los derechos de veto de ambos accionistas sobre determinadas decisiones estratégicas de esta compañía, según se desprende del acuerdo de accionistas, de las normas de procedimiento de la dirección acordadas y de las normas de procedimiento del Consejo Supervisor de la entidad resultante.
- (13) La operación es una concentración económica conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1.c) de la LDC y, por tanto, está sujeta a la autorización de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

III. RESTRICCIONES ACCESORIAS

- (14) HAILO y DAIMLER han acordado que, durante el tiempo que continúen siendo accionistas de MYTAXI y por un periodo de [...] a partir de la fecha en la que pierdan su condición de accionistas, se abstendrán, directa o indirectamente, de participar en cualquier actividad competidora de MYTAXI en el ámbito geográfico o comercial en el que opere esta empresa.

¹ Modificado el 24 de octubre de 2016.

² Las demás filiales de HAILO están inactivas.

³ Sociedad que posee los derechos de propiedad intelectual sobre las licencias y el software

III.1. VALORACIÓN

- (15) El artículo 10.3 de la LDC establece que *“en su caso, en la valoración de una concentración económica podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”*.
- (16) A su vez, la Comunicación de la Comisión Europea sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03) establece, que cuando se trata de pactos de no competencia entre una empresa en participación y sus matrices, pueden considerarse directamente vinculadas a la operación de concentración y necesarias a tal fin, en la medida en que no tengan una duración superior a la de la propia empresa en participación y estén limitadas a los productos, servicios y territorio en los que ésta desarrolla sus actividades.
- (17) Además, en esta operación no se transfieren conocimientos técnicos, dado que las empresas cuyos negocios estarán bajo el control conjunto de DAIMLER y MYTAXI estaban presentes en el mismo mercado de prestación de servicios de intermediación para la contratación de trayectos en taxi a través de aplicaciones informáticas móviles, con anterioridad a la operación de concentración.
- (18) Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios, así como la Comunicación de la Comisión Europea mencionada, el pacto de no competencia no se considera accesorio a la operación ni debe entenderse autorizado con ella, en lo que supere el periodo de duración de la empresa en participación, y quedará sometido, en su caso, a lo establecido en la normativa de acuerdos entre empresas.

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

- (19) La operación no es de dimensión comunitaria, ya que no alcanza los umbrales establecidos en los apartados 2 y 3 del artículo 1 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas.
- (20) La operación notificada cumple los requisitos previstos por la LDC, al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1.a) de la misma, tal y como se justificará en los siguientes apartados.

V. EMPRESAS PARTICIPES

V.1. DAIMLER AG (DAIMLER)

- (21) DAIMLER es uno de los mayores fabricantes globales de vehículos *premium* y el mayor fabricante del mundo de vehículos comerciales. DAIMLER posee el 100% del capital social de Daimler Mobility Services (DMS), entidad que opera en el ámbito de los servicios de movilidad, entre otros, MYTAXI, moovel o car2go.

- (22) El volumen de negocio de DAIMLER en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, es, según la notificante:

VOLUMEN DE NEGOCIO DE DAIMLER EN 2015		
(millones de Euros)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[>2.500]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificante

V.2. HAILO NETWORK HOLDINGS LIMITED (HAILO)

- (23) HAILO es el holding accionista de tres filiales que operan en Reino Unido, Irlanda y España⁴ y de la sociedad que posee los derechos de propiedad intelectual sobre las licencias y el software⁵ de la aplicación informática del mismo nombre desarrollada para contratar taxis.

V.3. INTELLIGENT APPS GMBH (MYTAXI)

- (24) MYTAXI es una aplicación informática que permite a sus clientes pedir un taxi a través de internet. Se puede acceder a MYTAXI a través del navegador de internet de un ordenador doméstico o, si se prefiere, por medio de una aplicación descargada en los teléfonos inteligentes u otros dispositivos electrónicos móviles de los clientes y conductores de taxi.
- (25) MYTAXI fue creada en Hamburgo en 2009 y se extendió a través de Alemania en 2011 y años posteriores. El negocio se ha expandido posteriormente a Austria, España, Portugal, Italia, Polonia y Suecia. En España, MYTAXI opera en Barcelona desde 2011, en Madrid desde 2012 y en Valencia y Sevilla desde 2015.
- (26) El volumen de negocio de MYTAXI en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, es, según la notificante:

VOLUMEN DE NEGOCIO DE MYTAXI EN 2015		
(millones de Euros)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[<250]	[<60]

Fuente: Notificante

V.4. NEGOCIO DE HAILO

- (27) HAILO gestiona una aplicación informática que permite a sus usuarios pedir un taxi a través de Internet.
- (28) El negocio de HAILO empezó a operar en el mercado de Londres en 2011 y actualmente, la compañía mantiene tres unidades de negocio en Reino Unido, Irlanda y España. En nuestro país, HAILO opera en Madrid y Barcelona desde 2013.

⁴ Hailo Network Limited; Hailo Network Ireland Limited; y Hailo Network Iberia S.L.U

⁵ Hailo Network IP Limited

- (29) El volumen de negocio de HAILO en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, es, según la notificante

VOLUMEN DE NEGOCIO DE HAILO EN 2015		
(millones de Euros)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[<250]	[<60]

Fuente: Notificante

VI. MERCADOS RELEVANTES

VI.1. MARCO REGULATORIO

- (30) Con anterioridad a la definición de los mercados afectados por la operación notificada, es preciso describir brevemente el marco regulatorio de la prestación de servicios de transporte en vehículos de turismo (taxi y vehículos con conductor “VTC”), en la medida que deberá ser tenido en cuenta a la hora de definir los mercados afectados.

- (31) Los servicios de taxi están sujetos a un régimen jurídico especial, desarrollado por la normativa autonómica correspondiente, que regula la prestación de este tipo de servicio e impone restricciones administrativas, territoriales, de calidad, seguridad y precio⁶:

- Requisitos administrativos: los servicios de taxi solo pueden ser prestados por conductores que hayan obtenido una licencia de la administración competente. El número de licencias administrativas disponibles es limitado dentro de cada municipio o área metropolitana.
- Restricciones territoriales: los taxistas no pueden iniciar un trayecto fuera del área para la que se les haya otorgado la licencia. Las licencias otorgadas en Madrid pueden prestar el mismo servicio en la llamada “área de prestación conjunta” que abarca, además de Madrid, 46 municipios. En Barcelona, el área metropolitana cubierta por la licencia concedida por la Generalitat abarca 36 municipios.
- Requisitos de calidad y seguridad: las licencias de taxi solo pueden otorgarse a personas físicas o cooperativas; existe un límite sobre el número de licencias de taxi por persona; existen prohibiciones de alquilar, transmitir o ceder la licencia, así como restricciones de tiempo del servicio y sobre los vehículos utilizados (colores, tamaño, años máximo del vehículo, etc.).
- Restricciones de precio: En Madrid, la normativa autonómica (Acuerdo de la Comisión de Precios del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid)

⁶ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su normativa de desarrollo, aprobada por el Real Decreto 1211/1990. En Madrid, Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos, el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo y la Ordenanza de 30/07/2014, por la que se modifica la Ordenanza Reguladora del Taxi, de 28 de noviembre de 2012. En Barcelona, Leyes 19/2003, de 4 de julio, del Taxi y 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona y el Reglamento Metropolitano del Taxi.

establece las tarifas que los taxistas pueden aplicar a sus clientes⁷. Se determinan las tarifas de inicio del trayecto (bajada de bandera), importe km/tiempo, suplementos, y en la reserva de taxis a través de intermediarios, se fija un importe máximo por el recorrido desde la ubicación del taxista hasta la recogida del pasajero. En la Comunidad de Madrid, el artículo 38.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, indica que las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, debiendo habilitarse por los municipios las medidas oportunas para el debido control de su aplicación. Por su parte, la Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi de la Comunidad autónoma de Cataluña, en su artículo 3 dice que el ejercicio de la actividad del servicio de taxi está sujeto a tarifas obligatorias.

- (32) El transporte en vehículos de turismo (VTC) también requiere obtener una licencia de la autoridad correspondiente, aunque los requisitos para obtenerla no son exactamente iguales a los del taxi⁸. En concreto, se requiere disponer de al menos siete vehículos, el número de licencias puede limitarse⁹ y existen también restricciones territoriales¹⁰, sobre el tipo de vehículo utilizado, antigüedad, etc. A diferencia del servicio de taxi, las tarifas no están reguladas y la contratación debe realizarse con anterioridad a la prestación del servicio, no pudiendo buscar clientela en la vía pública.

VI.2. MERCADOS DE PRODUCTO

- (33) Las partes de la operación operan en el sector de servicios de taxi, concretamente, en los servicios de intermediación para la contratación de trayectos en taxi a través de aplicaciones de internet móviles (APP).
- (34) A continuación, se van analizar distintas posibilidades de delimitación del mercado de producto afectado. En este sentido, conviene destacar que la notificabilidad de la operación (que las notificantes no comparten) depende de que se delimite un mercado de producto relevante estrecho.

VI.2.1. Servicios de intermediación para la contratación de trayectos de taxis/contratación de servicios de taxi en la calle

- (35) Los trayectos en taxi pueden contratarse a través de los siguientes medios: en la calle, en una parada de taxis, o a través de un intermediario.

⁷ Las tarifas de 2015 se publicaron en el BOAM de 20/11/2014 mediante Resolución de 17/11/2014 y en la página web del Ayuntamiento de Madrid : <http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Movilidad-y-Transportes/Taxi?idCapitulo=6254183&vgnextchannel=2b199ad016e07010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD&vgnextfmt=default&vgnextoid=4813dc0bffa41110VgnVCM1000000b205a0aRCRD>
<http://taxi.amb.cat/documents/956832/1007019/Tarifas+taxi+2016/9407e0db-5dae-4431-823d-aed8f710780b#page=1&zoom=auto,-12,135>

⁸ Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987 y Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento aprobado por Real Decreto 1211/1990.

⁹ La normativa permite denegar autorizaciones de VTC si el número de autorizaciones de taxi supera el ratio de 1 por cada 30 de taxis en la Comunidad Autónoma en la que se vaya a conceder la autorización.

¹⁰ Los VTC deberán ser utilizados habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan.

- (36) En éste último caso, el potencial usuario puede recurrir a los servicios prestados por los operadores tradicionales de taxis que disponen de una radio en el coche conectada a una operadora central (radioemisora) o a los servicios prestados por las empresas que permiten contratar un taxi a través de una aplicación móvil (como HAILO y MYTAXI).
- (37) En ambos casos, estos servicios de intermediación se prestan en el marco de un mercado de dos caras, en el que hay dos fuentes de demanda: (i) taxistas que se dan de alta en la aplicación en dispositivos móviles o se registran en el operador tradicional que presta los servicios de intermediación y (ii) potenciales pasajeros que se descargan la aplicación en sus dispositivos para mejorar la comodidad de pedir un taxi para que los recoja en su ubicación o bien recurren al modelo tradicional de solicitud mediante una llamada telefónica.
- (38) A juicio de esta Dirección de Competencia, la prestación de servicios de contratación de taxis a través de un intermediario, en cualquiera de las dos modalidades descritas, no forma parte del mismo mercado que la contratación directa del taxi en la calle. En éste último caso, la relación entre el taxista y su cliente es directa (no existe un servicio de intermediación) lo que supone que el taxista no debe hacer frente a pago alguno por la captación del cliente y el usuario del taxi no debe pagar un importe adicional por el coste del recorrido desde la ubicación del taxista hasta la recogida del viajero, coste que el taxista podría facturar hasta un importe máximo, si utiliza un intermediario, tanto si el servicio de intermediación es proporcionado por medios tradicionales (radioemisora) o telemáticos.
- (39) Desde el punto de vista del taxista, los servicios de intermediación son una vía complementaria para la captación de clientes, por lo que los taxistas que los contratan en principio no los consideran sustitutivos de la captación de clientes en la vía pública o en paradas de taxi.
- (40) Desde el punto de vista del cliente final, los servicios de intermediación dan un valor añadido (en términos de planificación del viaje y de ahorro de esperas) que hacen que en muchos casos la búsqueda de taxis en la calle no sea sustitutiva de los servicios de intermediación para el cliente final. Efectivamente, los segmentos de parada y contratación directa en la calle han predominado en las áreas urbanas densamente pobladas, mientras que la presencia de la pre-contratación es mayor en las periferias urbanas.
- (41) La práctica totalidad de los operadores consultados, así como la Autoridad Catalana de Competencia coinciden en considerar que los servicios de intermediación para reservar trayectos de taxi y la búsqueda de taxis en la vía pública no forman parte del mismo mercado de producto. La Autoridad de Competencia de Madrid no se pronuncia al respecto.

VI.2.2. Servicios de intermediación para la contratación de trayectos de taxis (radioemisoras)/servicios de intermediación para la contratación de trayectos de taxis (APP)

- (42) En lo que se refiere a los servicios de intermediación para la contratación de trayectos en taxi, las funcionalidades difieren según la modalidad utilizada (radioemisoras o APP).
- (43) Las aplicaciones móviles como las utilizadas por MYTAXI y HAILO, además de permitir a los clientes (pasajeros) pedir un taxi, les permite seguir su llegada en tiempo real utilizando un mapa en su aplicación, pagar el trayecto del taxi utilizando la aplicación y valorar al taxista. Estos servicios que no son ofrecidos por los medios tradicionales de reserva de taxis (radioemisoras), no justifican, a juicio de las notificantes, la separación en dos mercados de los dos tipos de reserva de taxis mencionados.
- (44) Para las notificantes, el pago con tarjeta es similar al pago vía APP. Sobre esta cuestión, la Dirección de Competencia opina que si bien es cierto que un número significativo de taxistas admiten el pago a través de tarjeta, las aplicaciones móviles permiten obviar su uso, lo que redundaría en mayor rapidez y comodidad y hacen posible solicitar el servicio para terceros, que no necesitarían efectuar pago alguno. Asimismo, el taxista se ahorraría los costes asociados a los pagos con tarjeta.
- (45) Por otra parte, las notificantes defienden que las reclamaciones de los usuarios finales también son posibles ante operadores que prestan servicio de intermediación de alquiler de taxis a través de radioemisoras, lo que equivaldría al servicio de valoración del taxista ofrecido en la APP. Sin embargo, en opinión de esta Dirección de Competencia, la reclamación ante la radioemisora es una opción que únicamente será utilizada en casos muy puntuales y con otra finalidad, ya que no trasciende al potencial usuario, mientras que la valoración del servicio a través de la aplicación móvil busca precisamente dar a conocer al resto de usuarios con antelación la calidad del servicio. Es también útil conocer el tiempo de llegada y el trayecto y sobre todo, la comodidad de contactar directamente con el conductor. Se puede, por ello, concluir, que la utilización de APP para la contratación de taxis proporciona servicios añadidos respecto de la contratación de taxis a través de teleoperadora.
- (46) Prácticamente todos los operadores consultados y la Autoridad de Competencia de Cataluña han reconocido el carácter complementario de los servicios tradicionales de intermediación para la contratación de taxis respecto de la contratación de taxis vía APP. La Autoridad de Competencia de Madrid no se pronuncia sobre esta cuestión y se limita a señalar las diferencias o similitudes entre los distintos servicios.
- (47) Los usuarios de cada tipo de servicio de intermediación también difieren. Son los jóvenes los que recurren al uso de la APP, mientras que las personas de más edad siguen utilizando para sus reservas de taxi las emisoras tradicionales. Según indica la Autoridad de Competencia de Cataluña, la APP no habría sido utilizada en ninguna ocasión por los viajeros de más de 55 años.
- (48) Desde la óptica del taxista, la contratación de trayectos de taxi a través de APP complementa los servicios que puede captar a través de otras formas de intermediación y además, el pago a través de APP garantiza el cobro del trayecto.

- (49) También se aprecian diferencias entre los recursos y equipos necesarios para cada tipo de servicio de intermediación. Las empresas que gestionan una APP, principalmente necesitan una inversión inicial para desarrollar el programa utilizado y los taxistas únicamente necesitan su propio móvil. En cambio, las radioemisoras necesitan un *call center* y cada taxista necesita su propio receptor de radio.
- (50) El esquema de precios también difiere. Las aplicaciones informáticas móviles normalmente se descargan gratuitamente desde la tienda de aplicaciones y los proveedores de aplicaciones informáticas de reserva de taxis generan ingresos a través de una comisión por servicio o un porcentaje sobre el importe facturado por el taxista. Cuando estos servicios de intermediación son prestados por agentes independientes (HAILO o MYTAXI), el taxista paga la comisión al proveedor de la APP. Por el contrario, los operadores de servicios de intermediación de reserva de taxis tradicionales suelen cobrar una tarifa fija al taxista por darse de alta y una cuota mensual, aunque algunos también cobran un porcentaje del importe del trayecto. Todas las radioemisoras tradicionales que han respondido al test de mercado y que han desarrollado aplicaciones móviles han mantenido el mismo esquema de precios, es decir, cuotas mensuales de sus asociados haciéndose cargo la cooperativa/asociación de los pagos al proveedor de la APP.
- (51) Las tarifas para el usuario están reguladas y por tanto, en principio, son las mismas con independencia del medio de reserva utilizado (radioemisora o APP). Sin embargo, hay servicios para los que no se establece una tarifa obligatoria sino máxima (el importe del recorrido desde la ubicación del taxi hasta la recogida del pasajero), servicio que no cobran MYTAXI y HAILO en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, mientras que tradicionalmente los servicios de contratación de taxis a través de radioemisora sí lo han facturado. Según la información suministrada por los operadores consultados, las radioemisoras siguen cobrando el coste de recogida del pasajero, aun cuando la reserva sea efectuada mediante APP.
- (52) La coincidencia en los precios cobrados al pasajero y en las tarifas cobradas al taxista registrado en una emisora tradicional que, como se ha señalado, suelen mantener el sistema de cuotas mensuales para los dos tipos de servicios de intermediación (APP o llamada telefónica), podría justificar, a juicio de algunos operadores y de la Autoridad Catalana de Competencia la sustituibilidad de los dos tipos de servicios de intermediación, máxime cuando ambos cumplen el mismo objetivo (precontratación de trayectos en taxi) y no se ha producido un incremento en el número de trayectos contratados a través de servicios de intermediación, a pesar de haber aumentado notablemente los servicios contratados a través de APP. Ello lleva a pensar, según la Autoridad catalana de Competencia, que se está produciendo una sustitución de los métodos tradicionales por los servicios telemáticos.
- (53) Sin embargo, esta Dirección de Competencia considera que esta sustituibilidad no es simétrica. Desde el punto de vista del cliente final, es difícil que quien se ha descargado una APP para solicitar servicios de taxi y se ha habituado a su uso, decida volver a utilizar un servicio tradicional de radiotaxi, sobre todo, teniendo en

cuenta que el servicio de la aplicación móvil es gratuita para el pasajero y le da unas prestaciones adicionales (por ejemplo, pago a través de la aplicación) que dificultan que vea el servicio de radiotaxi tradicional como sustitutivo.

- (54) Por lo tanto, desde el punto de vista de la sustituibilidad por el lado de la demanda del cliente final que usa una APP, la solicitud de taxis a través de servicios tradicionales de radiotaxi no es sustitutiva de los servicios de intermediación que prestan las APP de las partes de la operación de concentración.
- (55) En este sentido, que los dos sistemas de intermediación para la reserva de taxis tengan el mismo objetivo genérico y además, los precios sean iguales al estar regulados, no las hace sustituibles si hay muchos otros elementos que las diferencian (servicios añadidos, distinto perfil de usuario, recogida a coste cero de las APP independientes, etc.).
- (56) Desde el punto de vista de sustituibilidad por el lado de la oferta, esta Dirección de Competencia estima que no es suficientemente significativa como para justificar la definición de un mercado amplio. En particular, si bien muchos radioemisoras han decidido lanzar sus propias aplicaciones móviles, las funcionalidades de las mismas son todavía limitadas, en la medida que la mayoría todavía no permite el pago vía APP.
- (57) Por ello, esta Dirección de Competencia entiende que los costes en tiempo y dinero para desarrollar una APP con funcionalidades completas son elevados, lo que limita la existencia de esta sustituibilidad por el lado de la oferta.
- (58) Asimismo, la propia actividad de las radioemisoras y de los taxistas asociados a las mismas (que utilizan de forma complementaria ambos servicios de intermediación, radiotaxi y APP), evidencian que radioemisoras y APP son más bien complementarios que sustitutivos desde el punto de vista de la oferta.
- (59) A la vista de todo lo anterior, esta Dirección de Competencia considera que la prestación de servicios de intermediación para la contratación de taxis a través de métodos tradicionales (radioemisoras) no es sustitutiva de los servicios de intermediación prestados a través de APP por las partes de la operación, sino que como mucho son servicios complementarios y que, por tanto, no forman parte del mismo mercado de producto relevante a los efectos del expediente de referencia.

VI.2.3. Servicios de intermediación para la contratación de trayectos de taxis a través de APP/ servicios de intermediación para la contratación de trayectos en VTC a través de APP

- (60) Desde el punto de los clientes finales, se puede plantear la posibilidad de que vean como sustitutivas la contratación de trayectos a través de aplicaciones móviles para taxis y para VTC (“Vehículos con Conductor”), en la medida que ambos tipos de aplicaciones cuentan con funcionalidades similares.
- (61) Efectivamente, la utilización de la aplicación es en ambos casos gratuita, tanto para el taxista/conductor como para el usuario, y salvo alguna excepción, en principio ambos sistemas proporcionan los mismos servicios (recogida en el punto indicado por el pasajero con información en tiempo real de la llegada del vehículo, pago a través de la propia aplicación y evaluación del conductor).

- (62) No obstante, también hay que tener en cuenta que taxi y VTC presentan importantes diferencias regulatorias, que afectan especialmente a la fijación de precios y la disponibilidad de vehículos, diferencias que han resaltado una parte importante de los operadores consultados, sin que haya una posición común mayoritaria sobre si ambos servicios forman parte del mismo mercado de producto.
- (63) Como ya se ha indicado, las tarifas para los usuarios de los taxis están fijadas y son de obligado cumplimiento, calculadas en función del kilometraje y tiempo de recorrido, por lo que difícilmente se puede anticipar al pasajero el precio exacto del trayecto. En cambio, en los VTC hay mayor libertad tarifaria y por lo tanto, la aplicación puede prefijar el precio exacto por el servicio de demandado.
- (64) En cuanto al segundo aspecto, las fuertes limitaciones al número de licencias VTC en relación a las de taxi hacen que los servicios VTC puedan tener significativos problemas de disponibilidad si se contratan con poca antelación, con el problema añadido de que no admiten reservas anticipadas sino de carácter inmediato.
- (65) Por otra parte, la sustituibilidad por el lado de la oferta en el desarrollo de estas aplicaciones podría ser significativa, si bien Cabify (que presta servicios de intermediación a través de APP tanto para taxi como para VTC) indica que los costes de adaptación de una APP para VTC de cara a intermediar a taxistas son bastante elevados, lo que limitaría la incidencia de esta sustituibilidad por el lado de la oferta..

VI.2.4. Conclusión delimitación mercado producto

- (66) A la vista de lo anterior, esta Dirección de Competencia considera que el mercado de producto relevante a los efectos de la operación notificada es el de prestación de servicios de intermediación para contratar trayectos en taxi y VTC a través de APP. Todo ello sin perjuicio de dejar abierta la posibilidad de considerar que las aplicaciones móviles para taxis y VTC forman parte de mercados diferenciados.
- (67) En cualquier caso, no es necesario cerrar esta cuestión a los efectos del presente expediente, ya que no afecta a las conclusiones del análisis, dada la escasa presencia de operadores que prestan servicios de reserva de VTC en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, que como se verá a continuación, son las áreas afectadas por la operación de concentración. El escaso número de licencias de VTC concedidas hace que las cuotas de HAILO y MYTAXI sigan siendo muy elevadas aun considerando que los servicios de intermediación para la reserva de taxis y de VTC forman parte del mismo mercado.

VI.3. MERCADOS GEOGRÁFICOS

- (68) La prestación del servicio de taxi está subordinada a la previa obtención de una licencia que cubre el municipio en el que fue expedida la licencia, lo que significa que el taxista sólo puede comenzar el servicio en el término del municipio que haya expedido la licencia de transporte urbano para dicho vehículo, sin perjuicio de que se puedan crear Áreas Territoriales de Prestación Conjunta, en las cuales, los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación de cualquier servicio, ya tenga carácter urbano o interurbano, que se realice íntegramente dentro de dichas áreas, incluso si excede o se inicia fuera del término del municipio en el que esté residenciado el vehículo.
- (69) En este sentido, la ciudad de Madrid estaría ubicada dentro del Área de prestación conjunta formada por 46 municipios¹¹ y la ciudad de Barcelona en el área metropolitana formada por 36 municipios¹².
- (70) Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor, deberán también ser utilizados habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan.
- (71) MYTAXI y HAILO se solapan en las ciudades de Madrid y Barcelona, por tanto, de conformidad con lo señalado por la notificante, esta Dirección de Competencia considera que, a efectos de este expediente, el ámbito geográfico relevante de los servicios de intermediación para la contratación de taxis y VTC a través de APP es el área metropolitana de Barcelona y el área de prestación conjunta de Madrid, integradas por los municipios señalados.

VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VII.1. ESTRUCTURA DE LA OFERTA

- (72) El sector de servicios de intermediación para la contratación de taxis y VTC a través de APP tiene todavía un peso muy reducido en términos de trayectos en relación con el total de servicios de taxi y VTC que se producen, tanto en España como en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona.
- (73) En lo que respecta al servicio de trayectos en VTC, hay dos operadores principales en el mercado, Cabify que presta servicio principalmente en el área metropolitana de Madrid y UBER, que ha comenzado su actividad en 2016.

¹¹ Madrid- Ajalvir - Alcobendas - Alcorcón - Algete - Arganda del Rey - Arroyomolinos - Boadilla del Monte - Brunete - Campo Real - Chinchón - Ciempozuelos - Colmenar Viejo - Coslada - Fuenlabrada - Getafe - Humanes - Las Rozas - Leganés - Loeches - Madrid - Majadahonda - Mejorada del Campo - Moraleja de Enmedio - Morata de Tajuña - Móstoles - Navalcarnero - Parla - Paracuellos del Jarama - Pinto - Pozuelo de Alarcón - Quijorna - Rivas Vaciamadrid - San Fernando de Henares - San Martín de la Vega - San Sebastián de los Reyes - Serranillos del Valle - Titulcia - Torrejón de la Calzada - Torres de la Alameda - Tres Cantos - Valdemoro - Velilla de San Antonio - Villacanejos - Villalbilla - Villanueva del Pardillo - Villaviciosa de Odón

¹² Badalona-Barcelona-Castelldefels- Cornellà de Llobregat- Esplugues de Llobregat- Gavà- L'Hospitalet de Llobregat- Montcada i Reixac- Montgat- El Prat de Llobregat- Santo Adrià del Besòs-Sant Boi de Llobregat- Sant Feliu de Llobregat- Sant Joan Despí- Sant Just Desvern- Santa Coloma de Gramenet- Tiana-Viladecans- Badia del Vallès- Barberà del Vallès- Begues- Castellbisbal- Cerdanyola del Vallès- Cervelló- Corbera de Llobregat- Molins de Rei- Pallejà- el Papiol- Ripollet- Sant Andreu de la Barca- Sant Climent de Llobregat- Sant Cugat del Vallès- Sant Vicenç dels Horts-Santa Coloma de Cervelló- Torrelles de Llobregat y La Palma de Cervelló.

- (74) Según estimaciones de las notificantes, la mayor parte de los trayectos en taxi se han contratado fundamentalmente en la calle (60% en España, 75% en Madrid y 80% en Barcelona). Según estas estimaciones, el resto se ha contratado a través básicamente de servicios de intermediación tradicionales (radioemisoras), no superando el 2% los servicios reservados a través de aplicaciones móviles en los tres ámbitos geográficos señalados.
- (75) Las cifras aportadas por la Autoridad Catalana de Competencia para el área metropolitana de Barcelona, con datos procedentes de encuestas realizadas por el Ayuntamiento de Barcelona, reflejan un mayor uso de las APP a la hora de contratar trayectos de taxi, indicando que en el año 2015, entre un 2,4% y un 4,9% de los usuarios de taxis han efectuado la reserva mediante una APP.
- (76) Asimismo, las notificantes estiman que aproximadamente el 50% de los taxis en España utilizan algún servicio de intermediación. En las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, este porcentaje se reduce al 40-45% y el 90% de éstos trabajan simultáneamente con varios intermediarios. La Autoridad Catalana de Competencia indica que el 31% de los taxis del área metropolitana de Barcelona están adscritos a alguna de las 38 radioemisoras que operan en esta área.
- (77) Según confirman las notificantes, en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, únicamente un [20-30]% de los taxistas con licencia en estas áreas están registrados de forma activa¹³ en las aplicaciones de MYTAXI y HAILO y, de éstos, solo el [30-40]% de los trayectos se generan a través de sus respectivas aplicaciones.
- (78) El peso que las aplicaciones de MYTAXI y HAILO representan respecto del conjunto de servicios de intermediación de taxis (emisoras + app) es, según las notificantes, de [0-10]% para el área metropolitana de Madrid y de [0-10]% para el área metropolitana de Barcelona en 2015¹⁴.
- (79) La cuota que en este segmento tienen las notificantes en el área metropolitana de Barcelona, con los datos que figuran en el informe de la Autoridad Catalana de Competencia, es similar ([0-10]%¹⁵). Sin embargo, en el área metropolitana de Madrid, según las estimaciones de esta Dirección de Competencia, la cuota de las notificantes en relación con el total de trayectos contratados a través de un servicio intermediario se sitúa en el [20-30]%¹⁶.

¹³ Taxis adheridos que utilizan al menos una vez al mes la APP

¹⁴ Las notificantes han calculado este porcentaje sobre un total de trayectos reservados a través de servicios de intermediación de 21.450.000 en el área metropolitana de Madrid y 12.320.000 en área metropolitana de Barcelona, sobre la base de que cada taxista realiza 5.500 trayectos en el Madrid y 5.600 en Barcelona, lo que implica que si el 40%-45% de los taxis están registrados en una aplicación, éstos realizan más de un 50% de todos sus trayectos (calle+App+Emisora) a través de un servicio de intermediación, lo que no parece casar con las propias estimaciones de la notificante sobre el peso relativo de los servicios de taxi captados en calle.

¹⁵ Datos calculados a partir de la información que figura en el informe enviado por la Autoridad Catalana de Competencia basada en encuestas realizadas por el Ayuntamiento de Barcelona

¹⁶ Se han utilizado los datos suministrados por los operadores consultados y se ha calculado un total de trayectos contratados a través de servicios de intermediación, multiplicando el número de taxis registrados en algún servicio de intermediación por el número de trayectos anuales medios por taxista que tiene el operador de intermediación con mayor número de trayectos anuales medios por taxista. De esta manera, se ha asumido un supuesto especialmente favorable para las notificantes, que previsiblemente minusvalora su cuota en este ámbito de servicios de intermediación totales.

(80) A continuación, se reflejan los datos en términos de número de trayectos de las notificantes y sus competidores en el mercado de intermediación para la contratación de taxis a través de APP en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, según las estimaciones de las notificantes.

Servicios de intermediación de taxis a través de APP en área metropolitana de Madrid (estimaciones de las notificantes)						
	2013		2014		2015	
	Trayectos		Trayectos		Trayectos	
	Nº	Cuota	Nº	Cuota	Nº	Cuota
Mytaxi	[...]	[70-80]%	[...]	[40-50]%	[...]	[50-60]%
Hailo	[...]	[20-30]%	[...]	[30-40]%	[...]	[20-30]%
Mytaxi+Hailo	[...]	[90-100]%	[...]	[80-90]%	[...]	[80-90]%
Otros (incluyendo Cabify solo taxis)	[...]	[0-10]%	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Datos presentados por las notificantes.

Servicios de intermediación de taxis a través de APP en el área metropolitana de Barcelona (estimaciones de las notificantes)						
	2013		2014		2015	
	Trayectos		Trayectos		Trayectos	
	Nº	Cuota	Nº	Cuota	Nº	Cuota
Mytaxi	[...]	[60-70]%	[...]	[30-40]%	[...]	[40-50]%
Hailo	[...]	[20-30]%	[...]	[30-40]%	[...]	[30-40]%
Mytaxi+Hailo	[...]	[90-100]%	[...]	[70-80]%	[...]	[80-90]%
Otros (incluyendo Cabify solo taxis)	[...]	[0-10]%	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Datos presentados por las notificantes.

(81) A partir de las contestaciones al test de mercado, esta Dirección de Competencia ha podido estimar una estructura de la oferta alternativa en el área metropolitana de Madrid¹⁷.

¹⁷ No ha sido posible realizar esta estimación alternativa para el área metropolitana de Barcelona, dada la falta de respuesta de muchos operadores en esta zona al test de mercado. Asimismo, esta Dirección de Competencia considera que los valores totales de trayectos aportados por la Autoridad Catalana de Competencia, basados en encuestas del Ayuntamiento de Barcelona, no son consistentes con la estructura de la oferta del mercado, puesto que tienden a minusvalorar la cuota de mercado de la entidad resultante (que reducen a cerca del (30%), dado que no se han identificado competidores alternativos especialmente significativos en esta zona. En todo caso, la Autoridad de Competencia de Cataluña ha identificado al menos 12 APP en Barcelona.

Servicios de intermediación de taxis a través de App en área metropolitana de Madrid (datos test de mercado)						
	2013		2014		2015	
	Trayectos		Trayectos		Trayectos	
	Nº	Cuota	Nº	Cuota	Nº	Cuota
Mytaxi	[...]	[10-20]%	[...]	[20-30]%	[...]	[40-50]%
Hailo	[...]	[0-10]%	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%
Mytaxi+Hailo	[...]	[20-30]%	[...]	[50-60]%	[...]	[60-70]%
Pidetaxi	[...]	[60-70]%	[...]	[40-50]%	[...]	[20-30]%
Teletaxi	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Taskee	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Taxi Ya	[...]	[10-20]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Taxi Independiente	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Cabify (Sólo Taxi)	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos proporcionados por los operadores del mercado

- (82) De las tablas anteriores cabe destacar, en primer lugar, las diferencias en los datos según la fuente de información utilizada, dado que las estimaciones de las notificantes dan cuotas de mercado propias (por encima del 80% normalmente), significativamente superiores a las de otras fuentes.
- (83) Así, si atendemos a los datos suministrados por los operadores consultados que están presentes en el área metropolitana de Madrid, la cuota del negocio fusionado se situaría en cerca del [60-70]% en 2015, con una adición de casi [10-20] puntos porcentuales. La aplicación "Pidetaxi" figura como el principal competidor, con una cuota en términos de trayectos reservados a través de su aplicación del [20-30]%.
- (84) A pesar del escaso peso que todavía tienen los servicios de intermediación para la contratación de taxis vía APP, se observa en el periodo 2013-2015 un fuerte aumento de los mismos, acompañado de una caída en los servicios contratados a través de algunas importantes emisoras de radio, según estimaciones de las notificantes¹⁸. Sin embargo, estas cifras contrastan con las aportadas por los operadores consultados en el área metropolitana de Madrid, para los que se habría producido un aumento de las reservas de taxi, tanto a través de APP como a través de teleoperadora¹⁹.
- (85) Si se considera un mercado de servicios de intermediación a través de APP para la contratación de trayectos que incluya taxis y VTC, la cuota conjunta de las notificantes se reduciría significativamente en Madrid, gracias al peso adquirido por Cabify, pero no en Barcelona, tal y como se aprecia en las siguientes tablas.

¹⁸ Entre 2013 y 2015 Teletaxi (que opera en Madrid) y Radiotaxi 033 (que opera en Barcelona) han disminuido un [...] % y [...] % respectivamente, según datos aportados por las notificantes.

¹⁹ Radio Teléfono Taxi (Pidetaxi) habría incrementado en [...] trayectos las reservas a través de APP y en [...] las realizadas a través de teleoperadora. Radio Taxi Gremial (Taxi Ya) habría aumentado en [...] trayectos las reservas a través de APP y en [...] las realizadas por el método tradicional. Radio Taxi Independiente habría aumentado las contrataciones a través de APP en [...] trayectos y reducido en [...] trayectos los servicios contratados por teleoperadora.

Servicios de intermediación de taxis y VTC a través de App en área metropolitana de Madrid (datos test de mercado)						
	2013		2014		2015	
	Trayectos		Trayectos		Trayectos	
	Nº	Cuota	Nº	Cuota	Nº	Cuota
Mytaxi	[...]	[10-20]%	[...]	[20-30]%	[...]	[40-50]%
Hailo	[...]	[0-10]%	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%
Mytaxi+Hailo	[...]	[20-30]%	[...]	[40-50]%	[...]	[50-60]%
Otros taxis	[...]	[70-80]%	[...]	[40-50]%	[...]	[20-30]%
Cabify VTC	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[10-20]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Elaboración propia a partir datos proporcionados por los operadores del mercado

Servicios de intermediación de taxis y VTC a través de App en área metropolitana de Barcelona (datos notificantes y Cabify)						
	2013		2014		2015	
	Trayectos		Trayectos		Trayectos	
	Nº	Cuota	Nº	Cuota	Nº	Cuota
Mytaxi	[...]	[60-70]%	[...]	[30-40]%	[...]	[40-50]%
Hailo	[...]	[20-30]%	[...]	[30-40]%	[...]	[30-40]%
Mytaxi+Hailo	[...]	[90-100]%	[...]	[70-80]%	[...]	[80-90]%
Otros Taxi	[...]	[0-10]%	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%
Cabify (VTC)	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Elaboración propia a partir datos proporcionados por notificantes y Cabify

VII.2. ESTRUCTURA DE LA DEMANDA

- (86) Como ya se ha indicado, el mercado de servicios de intermediación para la contratación de trayectos en taxi o en VTC a través de APP es un mercado de dos caras, en el que la demanda está constituida por los taxistas o VTC, que se descargan o utilizan estas aplicaciones móviles, y por los usuarios finales de los vehículos.
- (87) Según las notificantes, existen en el área metropolitana de Madrid 15.600 licencias de taxi y en el área metropolitana de Barcelona 11.000²⁰ y solo un [20-30] % están registrados y activos en las aplicaciones de MYTAXI y HAILO. No existe exclusividad a la hora de utilizar estas aplicaciones, por lo que muchos taxis compatibilizan los trayectos reservados a través de estas aplicaciones con aquéllos contratados mediante emisoras de radiotaxi, muchas de las cuales también han desarrollado sus propias APP.
- (88) Muchas de las radioemisoras son cooperativas que forman parte de asociaciones o federaciones de taxis, como es el caso de la Federación Profesional del Taxi de Madrid a la que pertenece Teletaxi, la Asociación Gremial de Auto Taxi de Madrid a la que pertenece Radio Taxi Gremial o la Asociación de Radio Taxis de España (ARTE) de la que forma parte RadioTeléfono Taxi, fundada para desarrollar una APP (Pidetaxi), disponible en gran parte del territorio nacional.

²⁰ 10.523 según los datos del Instituto Metropolitano del Taxi (IMT) facilitados por la autoridad de Competencia de Cataluña

- (89) En lo que se refiere a los VTC, el número de autorizaciones es muy inferior al de licencias de taxi. En enero de 2016 el número de licencias de VTC en Madrid ascendía a 1.553 licencias y en Barcelona a 478 licencias²¹.
- (90) El otro sector que configura la demanda en este mercado de servicios de intermediación vía APP está constituido por los usuarios finales (pasajeros) de los vehículos contratados. Éstos pueden contratar servicios particulares o de empresa, sin que se disponga de información desglosada por tipo de usuario.

VIII. VALORACIÓN OPERACIÓN

- (91) La operación de concentración afecta a los mercados de servicios de intermediación para la contratación de trayectos en taxi (y, en su caso, VTC), a través de APP, en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona.
- (92) Estos mercados son de reciente desarrollo y tienen una penetración bastante reducida sobre el total de trayectos en taxi contratados en estas áreas geográficas de Madrid y Barcelona (entre el 2% y 5%, según la fuente de datos que se utilice).
- (93) El reciente desarrollo de estos mercados se refleja también en las dificultades que ha tenido la CNMC en determinar de forma unívoca la estructura de la oferta de estos mercados.
- (94) Las notificantes estiman que sus cuotas de mercado resultantes se sitúan por encima del 80% en la mayoría de los casos. Sin embargo, conforme a los resultados del test de mercado, estas cuotas de mercado de la entidad resultante son todavía más reducidas (por debajo del 70% en el área metropolitana de Madrid y cercanas al 30% en el área metropolitana de Barcelona).
- (95) La operación de concentración supone un importante refuerzo de la entidad resultante, tanto en términos de las economías de escala que pueden derivar de la unificación de plataformas tecnológicas y políticas publicitarias de MYTAXI y HAILO, como de mayores economías de red que obtiene la entidad resultante, lo que refuerza su atractivo frente a taxistas y potenciales clientes finales.
- (96) Asimismo, la operación de concentración supone la unión de dos competidores cercanos, con un potencial de crecimiento significativo, si bien la fortaleza financiera de HAILO podía verse afectada por su reciente salida de distintos mercados locales en EE.UU.
- (97) Las economías de escala y de red que alcanza la entidad resultante en Madrid y Barcelona podrían suponer una barrera a la expansión de terceros competidores, que podrían tener dificultades para replicar la posición competitiva de la entidad resultante, tal y como indica la Autoridad de Competencia de Cataluña en su informe.
- (98) Sin embargo, esta Dirección de Competencia considera que estas barreras a la expansión de terceros competidores, especialmente plataformas de radiotaxi que

²¹ http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/1E8D3DCF-11C2-4B2F-8AA5-9FEAE9E00085/135271/ObservatorioViajeros_enero2016.pdf

han desarrollado sus propias APP, no son lo suficientemente sustanciales como para prever perjuicios significativos a la competencia efectiva en los mercados afectados.

- (99) En particular, estos competidores cuentan con la ventaja de su significativa presencia en el mercado complementario de servicios de radiotaxi, lo que les da una imagen marca y una posición privilegiada para captar a los clientes de servicios de radiotaxi que se planteen contratar servicios de taxi a través de APP, en un contexto actual en el que los trayectos intermediados en radiotaxi todavía son muy superiores a los trayectos de taxi intermediados vía APP.
- (100) Asimismo, estos competidores, al ser asociaciones de taxi, tienen la posibilidad de utilizar los propios taxis como escaparate publicitario, lo que puede ayudar a compensar las economías de escala y la fortaleza financiera de la entidad resultante.
- (101) Por otra parte, las economías de red que alcanza la entidad resultante no son tan sustanciales como para considerar que no pueden ser replicadas por terceros competidores.
- (102) Concretamente, la penetración de la entidad resultante en los parques de taxi de Madrid y Barcelona es limitada ([20-30]% de taxis activos, según las notificantes) y se hace sin obligaciones de exclusividad o permanencia, en un contexto en el que los taxis pueden optar por tener múltiples proveedores de servicios de intermediación.
- (103) De esta manera, los riesgos de que terceros competidores no tengan espacios de crecimiento entre los taxis en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona es reducido, y la amenaza de perder taxistas en caso de empeoramiento de las condiciones comerciales puede disciplinar significativamente a la entidad resultante.
- (104) En este sentido, la posible expansión de las asociaciones de taxi, que además tienen un modelo de negocio distinto al de la entidad resultante, basado en cuotas fijas y sin ánimo de lucro, puede suponer una presión competitiva sustancial sobre la entidad resultante.
- (105) Asimismo, operadores como Cabify y Uber pueden ser una alternativa competitiva sustancial, dada su presencia multinacional y su fortaleza financiera, especialmente si optan por expandirse entre los taxis, tal y como ha hecho recientemente Cabify.
- (106) Por otra parte, la penetración de la entidad resultante entre los usuarios finales de servicios de taxi en Madrid y Barcelona todavía es muy reducida (significativamente debajo del 5%), por lo que la entidad resultante todavía está muy lejos de alcanzar unas economías de red que la hagan imprescindible para los taxis, en la medida que éstos tienen otras vías complementarias (calle; radiotaxi) o sustitutivas (terceras APP) de captación de clientes finales.
- (107) En lo que respecta a los clientes finales, la regulación de precios en Madrid y Barcelona apenas deja margen para que una mayor o menor competencia en los mercados afectados tenga incidencia en los mismos.

- (108) Asimismo, las distintas alternativas competitivas que permanecen en el mercado tras la operación de concentración hacen que los clientes finales sigan teniendo un amplio abanico de APP para elegir de cara a la contratación de servicios de taxi o VTC.
- (109) En conclusión, esta Dirección de Competencia considera que no es previsible que la operación de concentración vaya afectar de forma negativa a las dos fuentes de demanda en los mercados afectados (taxis y clientes finales).
- (110) A la vista de todo lo anterior, a juicio de esta Dirección de Competencia, no parece que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en los mercados analizados, por lo que podría considerarse que la operación es susceptible de ser autorizada en primera fase sin compromisos.

IX. 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.

Asimismo, y teniendo en cuenta la Comunicación de la Comisión Europea sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03) y la práctica de las autoridades nacionales de competencia, se propone que quede fuera de la autorización, en lo que supere la vigencia del control conjunto sobre MYTAXI, el pacto de no competencia de los accionistas con MYTAXI, en la medida que no se considera una restricción accesoria a la operación de concentración notificada, quedando sujeto, en su caso, a la normativa sobre acuerdos entre empresas.