



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-07081

SCHENKER / SPAIN TIR

Con fecha 6 de agosto de 2007 ha tenido entrada en esta Dirección General de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición por parte de DEUTSCHE BAHN AG (en adelante DB) del control exclusivo del Grupo SPAIN TIR (en adelante ST).

Dicha notificación ha sido realizada por SCHENKER AG según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia por superar el umbral establecido en el artículo 14.1 b). A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

El artículo 15 bis de la Ley 16/1989 establece que: "El Ministro de Economía, a propuesta del Dirección General de Defensa de la Competencia, remitirá al Tribunal de Defensa de la Competencia los expedientes de aquellos proyectos u operaciones de concentración notificados por los interesados que considere pueden obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado, para que aquél, previa audiencia, en su caso, de los interesados dictamine al respecto".

Asimismo, se añade: "Se entenderá que la Administración no se opone a la operación si transcurrido un mes desde la notificación al Servicio, no se hubiera remitido la misma al Tribunal".

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, la notificante solicita que, en el caso de que el Ministro de Economía resuelva remitir el expediente a la Comisión Nacional de la Competencia, se levante la suspensión de la ejecución de la operación.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente a la Comisión Nacional de la Competencia es el **6 de septiembre de 2007**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de DB del control exclusivo de ST.

La operación se instrumenta mediante un acuerdo de compraventa de 2 de agosto de 2007 en virtud del cual Schenker AG¹, a través de una empresa especialmente constituida al efecto (Peaceriver Investments, S.L.), adquirirá, directa o indirectamente, el [...] del capital de todas las empresas que conforman ST².

¹ Empresa controlada por DB.

² Concretamente, DB adquiere el [...] de Tráficos Comerciales e Inmobiliarios, S.L. (TRACOIN), Spain-TIR Transportes Internacionales, S.A., Spain-TIR Centro Transportes Internacionales, S.A., Spain TIR Norte Transportes Internacionales, S.A., General de Transportes Zona Central, S.A., Tramex, S.A., General de Manipulación y



Finalmente, cabe resaltar que la ejecución de la operación está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia de España.

II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

II.1. Cláusula de no competencia

El acuerdo firmado entre las partes contempla un pacto de no competencia en su cláusula 12 por el cual los vendedores se comprometen a no participar, directa o indirectamente, en ningún tipo de negocio que pueda competir con las actividades de ST en la misma área geográfica en la que ST opera durante un período de [no superior a tres años] desde la fecha de cierre de la operación, salvo en el caso de operaciones de naturaleza puramente financiera.

Además, los vendedores se obligan a (i) no dirigirse a ningún cliente, colaborador o “franquiciado” de ST con la intención de ofrecerle servicios que puedan competir con los que presta ST; y a (ii) no requerir los servicios de aquellos proveedores que habitualmente trabajen con ST, si dicho requerimiento puede tener como efecto que dicho proveedor deje de suministrar a ST o disminuya significativamente sus suministros. Estos pactos están limitados a un período de [no superior a tres años] y [no superior a tres años], respectivamente, desde el cierre de la operación.

II.2. Cláusula de no captación

El acuerdo firmado entre las partes contempla un pacto de no captación en su cláusula 12 por el cual los vendedores se comprometen a no ofrecer empleo a ningún consejero, ejecutivo o directivo de ST ni a ningún miembro de su departamento de ventas durante el plazo de los dos años siguientes a la fecha de cierre de la operación.

II.3. Valoración

El apartado 5 del artículo 15.bis de la Ley 16/1989 establece que “podrán entenderse comprendidas dentro de una operación determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”.

Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios, así como la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente relacionadas y necesarias para las operaciones de concentración (2005/C56/03), se considera que en el presente caso la duración y contenido de las cláusulas de no competencia y no captación no van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada considerándose, por tanto, como parte integrante de la operación.

III. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

De acuerdo con la notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 16/1989 para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1 b) de la misma.

IV. EMPRESAS PARTICIPES

IV.1. GRUPO DEUTSCHE BAHN AG (DB)

DB es una compañía controlada por el Estado alemán, holding de un grupo multinacional que opera en el sector del transporte de pasajeros (por tren y por autobús) casi exclusivamente en Alemania, así como en el sector de los servicios transitarios y logísticos (ambos en un ámbito internacional, pero con especial importancia en la UE en lo que respecta al transporte terrestre). También cuenta con una división de infraestructuras y servicios.

Por lo que respecta a España, DB sólo está activo a través de Schenker AG, que forma parte de su División de Transporte y Logística. Schenker AG es un proveedor internacional de servicios logísticos integrados. Ofrece servicios de soporte al comercio y a la industria en el intercambio global de mercancías, en transporte terrestre, aéreo y marítimo a nivel mundial, y en todos los servicios logísticos asociados. En España opera a través de cuatro filiales³ y nueve sucursales que prestan distintos tipos de servicios, a saber transporte terrestre europeo, servicios transitarios internacionales aéreos y marítimos y servicios logísticos integrados.

La facturación de DB en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es, según la notificante, la siguiente:

Volumen de ventas de DB (millones de euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[>2.500]	[>2.500]	[>2.500]
UE	[>250]	[>250]	[>250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

IV.2 GRUPO SPAIN TIR (ST)

La matriz de ST, TRACOIN, es una sociedad controlada por cinco personas físicas⁴. La principal actividad del grupo ST⁵ consiste en la prestación de servicios transitarios nacionales e internacionales en España, tanto por carretera como por vía marítima y aérea. También presta servicios logísticos, así como otros servicios auxiliares, como los de gestión aduanera.

El negocio de ST está estructurado en cuatro divisiones:

- Nacional: servicios transitarios por carretera en España y servicios transitarios marítimos entre la península y las Islas Canarias.
- Internacional: servicios de grupaje y carga completa en toda Europa.

³ BAX Global Holding, S.L.U., Schenker España, S.A., Schenker Industrial Logistics Iberica S.L., Schenker Logistics Spain S.L.

⁴ Lluís Gay Mundó, Jaume Ballester Soler, Josep Conesa Zaragoza, Lluís Gay Aragón y Ruth Gay Aragón.

⁵ Aunque STC Explotación y Proyectos Inmobiliarios Generales 2005, S.L. está controlada por TRACOIN, esta sociedad no forma parte de ST a los efectos de la presente operación de concentración pues la misma no se transmite a DB en el marco del contrato de compraventa de 2 de agosto de 2007.

- Intercontinental: servicios de grupaje marítimo y aéreo entre España y Estados Unidos, Latinoamérica, China y Extremo Oriente.
- Logística: servicios logísticos.

La facturación de ST en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es, según la notificante, la siguiente:

Volumen de ventas de ST ⁶ (millones de euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
UE	[<250]	[<250]	[<250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

V. MERCADOS RELEVANTES

El ámbito económico en el que desarrollan su actividad las empresas partícipes en la operación es el de los servicios de transporte, tránsito y logística.

V.1 Mercado de producto

Las autoridades comunitarias⁷ y nacionales⁸ han identificado dentro de dicho sector al menos tres mercados diferenciados: el transporte de mercancías, los servicios de paquetería y mensajería y los servicios logísticos.

- Servicios de transporte de mercancías. El transporte de mercancías desde fábricas, almacenes o aparcamientos a otros almacenes, aparcamientos o consumidores, se considera como un tipo de servicio específico y diferente del logístico. Por otra parte, el transporte de mercancías es un servicio que los usuarios distinguen de los servicios de mensajería y paquetería por las condiciones de precio del servicio, tiempo de entrega y volumen de carga. Los precedentes comunitarios existentes⁹ establecen diversas segmentaciones de mercados más estrechos de transporte en función de su tipología: transporte nacional/internacional¹⁰; de carga fraccionada/carga completa y transporte terrestre/aéreo/marítimo. También han dejado

⁶ Según la notificante, Bosch & Bassols, S.A y Pantrans Transitarios, S.A. no están controladas por TRACOIN, aunque esta dispone de participaciones indirectas significativas en la misma. No obstante, dado que DB adquiere el 100% del capital social de estas sociedades en el contrato de compraventa de 2 de agosto de 2007, a los efectos de la presente operación se va a considerar que ambas forman parte del ST.

⁷ Entre otros: M.1895-Ocean Group/Excel (NFC); M.1405-TNT Post Group/Jet Services; M.1500-TPG/Technologica; M.2411-Autologic/TNT/Wallenius/Cat JV; M.2831-DSV/TNT Logistics/DSV Logistics; M.3496-TNT Forwarding Holding/Wilson Logistics.

⁸ Informes del Servicio en las operaciones: N-207 Logista-Burgal; N-278 Incentive servicios Logísticos, S.A/Sintax Logística, S.A.; N-03064 Investgi/Deutsche Post/DHL/Danzas y N-05012 Aitena (Grupo FCC)/Grupo Logístico Santos; e informes del TDC en los expedientes C 42/99 MIDESA/LOGISTA y C 89/02 LOGISTA BURGAL.

⁹ Además de los ya citados, los casos: M.1794-Deutsche Post/Air Express Internacional; M.1170- Can transport / Inter Forward y M-1056 –Sinnes/BTL.

¹⁰ De acuerdo con los precedentes citados, el mercado de servicios de transporte y logística nacional (llevados a cabo dentro de un mismo país) se diferencia del de los servicios internacionales (realizados desde una país hacia cualquier otro país del mundo) en las características especiales que se requieren para la organización y la gestión de los servicios de transporte transfronterizos (conocimientos en materia de aduanas, capacidad para crear una red de agencias internacionales, etc.).



abierta la posibilidad en algunos casos de segmentar estos mercados según el tipo de carga: contenedores, granel, etc.

- Servicios de paquetería y mensajería. Dentro de este mercado cabría distinguir diversos submercados: paquetería industrial/paquetería empresarial; servicios urgentes/no urgentes; servicios nacionales/internacionales. Ninguna de las empresas partícipes en la operación opera en estos mercados.
- Servicios logísticos. De acuerdo con la definición hecha por la Comisión¹¹, dichos servicios pueden definirse como el proceso de la cadena de suministro en el que se planifica, desarrolla y controla el flujo eficiente y eficaz del transporte y almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada, desde el punto de origen hasta el consumo, de conformidad con los requisitos de los clientes.

Respecto a una posible definición de mercados más estrechos dentro de los servicios logísticos en función de los sectores de demanda o del tipo de productos manejado, la Comisión¹² ha establecido la importancia de los conocimientos específicos y experiencia en la provisión de servicios logísticos en un determinado sector industrial, ya que el proceso de fabricación, características del producto (por ejemplo su naturaleza perecedera o manejo técnico), preferencias de los consumidores y peculiaridades sanitarias o de seguridad pueden variar de un sector a otro.

No obstante, la Comisión no ha establecido una diferenciación expresa de estos mercados, dejando abierta una posible definición más estrecha en función del sector de demanda o del tipo de productos manejados.

De acuerdo con la notificante, la cuota conjunta de las partes, incluyendo a Transfesa¹³, en cualquiera de los posibles segmentos de mercado¹⁴ no es superior al 15%.

Por este motivo, esta Dirección General de Defensa de la Competencia no considera necesario cerrar la definición de los mercados relevantes a los efectos de la presente operación. Esta Dirección General sólo analizará la incidencia de la misma en los mercados de transporte internacional terrestre, marítimo y aéreo en España, por ser aquéllos en los que las partes tienen una presencia más significativa.

V.2 Mercado geográfico

Los antecedentes comunitarios citados han venido considerando que las filiales de compañías internacionales no suelen utilizar el mismo proveedor de servicios de transporte y logísticos en los diferentes Estados miembros.

¹¹ Caso M.2411-Autologic/TNT/Wallenius/Cat JV.

¹² M.1500 – TPG/Technologista.

¹³ Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa) es un proveedor de servicios logísticos integrados cuyas actividades se centran principalmente en la logística de vehículos y componentes de vehículos por tren. Como actividad secundaria, Transfesa también presta servicios de transporte terrestre y, en mucha menor medida, servicios de paquetería por vía marítima y aérea. El 26 de julio de 2007 DB y Transfesa celebraron un contrato de compraventa en virtud del cual DB adquirirá, según la notificante, la totalidad del capital social de Transfesa. Dicha operación debe ser notificada a la Comisión Europea en virtud del Reglamento (CE) 139/2004 de 24 de enero, sobre el control de concentraciones entre empresas.

¹⁴ Se ha tenido en cuenta la combinación de las siguientes divisiones: transporte nacional/internacional, transporte por carretera/ferrocarril/mar/aire y equipo de transporte utilizado (camiones y trailers, contenedores, pallets, etc.)

A pesar de la presencia de estos proveedores en el ámbito europeo, los clientes suelen buscar proveedores que tengan la extensión geográfica óptima para sus necesidades y la administración y dirección de operaciones en el ámbito nacional puede suponer también una gestión nacional de sus cuentas de transporte y logística. En este sentido, la elección de los proveedores de servicios de transporte y logísticos todavía difiere en gran medida de un país a otro, con lo que la presencia e importancia de los proveedores nacionales es todavía un factor relevante.

Por ello, aunque no se pueden descartar en el futuro la definición de ámbitos geográficos más amplios, a los efectos de la presente operación se va a considerar que los mercados de producto considerados tienen una dimensión geográfica nacional.

VI. ANÁLISIS DEL MERCADO

VI.1.1 Mercado de transporte internacional terrestre

Según la notificante, en 2006 se transportaron en España 1.311 millones de toneladas de mercancías por tierra, de los que 61 millones de toneladas correspondieron al transporte internacional (de las que el 3,4% correspondió al transporte internacional por ferrocarril).

En términos de toneladas por kilómetro (T-Km)¹⁵, en 2006 el transporte terrestre alcanzó las 228.909 millones de T-Km, de las que el 29,4% correspondió al transporte internacional terrestre y menos del 1% al transporte internacional por ferrocarril.

Según la notificante, el sector del transporte internacional terrestre en España está muy atomizado, pues existe un número muy elevado de compañías que ofertan estos servicios. La posición de las partes se muestra en el cuadro siguiente:

MERCADO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE EN ESPAÑA EN 2006		
Partes en la operación	Volumen de ventas (millones de euros)	Cuota
DB	[...]	[0-10]%
ST	[...]	[0-10]%
DB+ST	[...]	[0-10]%
Total mercado	2.203,2	100%

Fuente: Notificación

Como muestran los datos, DB pasará de tener una cuota del [0-10]% en el año 2006 a una cuota del [0-10]%.

VI.1.2 Mercado de transporte internacional marítimo

Según la notificante, en 2006 se transportaron en España 333,3 millones de toneladas de mercancías por mar.

Según la notificante, las partes tienen una posición muy reducida en este mercado:

¹⁵ Las toneladas por kilómetro son equivalentes a las toneladas transportadas multiplicadas por la distancia recorrida, y son la unidad de medida comúnmente utilizada en el sector.

MERCADO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL MARÍTIMO EN ESPAÑA EN 2006		
Partes en la operación	Volumen de ventas (millones de euros)	Cuota
DB	[...]	[0-10]%
ST	[...]	[0-10]%
DB+ST	[...]	[0-10]%
Total mercado	1.807,7	100%

Fuente: Notificación

Así, como consecuencia de la operación, DB pasará de tener una cuota del [0-10]% en el año 2006 a una cuota del [0-10]%.
Así, como consecuencia de la operación, ST pasará de tener una cuota del [0-10]% en el año 2006 a una cuota del [0-10]%.
Así, como consecuencia de la operación, DB+ST pasará de tener una cuota del [0-10]% en el año 2006 a una cuota del [0-10]%.
Así, como consecuencia de la operación, el total del mercado pasará de tener una cuota del [0-10]% en el año 2006 a una cuota del [0-10]%.
Así, como consecuencia de la operación, el volumen de ventas pasará de tener un valor de [...] millones de euros en el año 2006 a un valor de [...] millones de euros.

VI.1.3 Mercado de transporte internacional aéreo

Según la notificante, en 2006 se transportaron en España 0,3 millones de toneladas de mercancías vía aérea.

Según la notificante, las partes de la operación tienen una presencia poco significativa en este mercado.

MERCADO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL AÉREO EN ESPAÑA EN 2006		
Partes en la operación	Volumen de ventas (millones de euros)	Cuota
DB	[...]	[0-10]%
ST	[...]	[0-10]%
DB+ST	[...]	[0-10]%
Total mercado	510,3	100%

Fuente: Notificación

Como muestran los datos, DB pasará de tener una cuota del [0-10]% en el año 2006 a una cuota del [0-10]%.
Como muestran los datos, ST pasará de tener una cuota del [0-10]% en el año 2006 a una cuota del [0-10]%.
Como muestran los datos, DB+ST pasará de tener una cuota del [0-10]% en el año 2006 a una cuota del [0-10]%.
Como muestran los datos, el total del mercado pasará de tener una cuota del [0-10]% en el año 2006 a una cuota del [0-10]%.
Como muestran los datos, el volumen de ventas pasará de tener un valor de [...] millones de euros en el año 2006 a un valor de [...] millones de euros.

VI.2.- Estructura de la demanda

La demanda en los mercados de servicios de transporte está constituida principalmente por empresas productoras de prácticamente todos los sectores económicos que deciden externalizar las actividades de gestión y distribución de sus productos.

La concentración de clientes de las partes es relativamente baja dado que los ocho principales clientes de DB en España representaron el [...] % del total de su volumen de ventas en 2006, mientras que los diez principales clientes de ST representaron el [...] % del total de su volumen de ventas. Por otro lado, las ventas al mayor cliente de DB representaron un [...] % del total de su volumen de ventas, mientras que las ventas al mayor cliente de ST representaron un [...] % del total.

VI.3.- Fijación de precios

De acuerdo con la notificante, en los mercados de servicios de transporte existen tarifas estándar. Sin embargo, normalmente el precio se determina en función del cliente, de las mercancías transportadas y de los servicios específicos requeridos.



La notificante señala asimismo que los niveles de precios se establecen en función de los costes y de las presiones competitivas sobre los márgenes. Los niveles de costes están influidos por el número y por el poder de mercado de los proveedores, así como por los precios del combustible, la disponibilidad y el mantenimiento de los vehículos, etc. Por otra parte, los márgenes se determinan por las posibilidades de sustitución disponibles para los clientes¹⁶, así como por las estrategias en precios de los competidores. Los descuentos por volumen también pueden ser aplicados a ciertos clientes.

Finalmente, la notificante estima que los niveles de precios de los diferentes prestadores de servicios de transporte son en general similares unos a otros.

VI.4.- Competencia potencial - Barreras a la entrada

De acuerdo con la notificante, las principales barreras de entrada en estos mercados de transporte son de carácter regulatorio y se derivan de la exigencia, prevista en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres y en el reglamento 1211/1990 que la desarrolla, de una autorización administrativa previa para poder llevar a cabo las actividades de transporte y logística.

Por otro lado, la notificante considera que la única barrera económica real de entrada se encuentra en el segmento del grupaje. Para prestar este tipo de servicios se precisa disponer de una red que permita agrupar distintas cargas completas y evitar así el retorno de camiones vacíos. Sin embargo, esta barrera normalmente se supera mediante la celebración de acuerdos o alianzas con otras empresas. En este contexto, la existencia de una red no es indispensable para realizar la actividad, como lo demuestra el hecho de que existen en el mercado gran número de pequeñas compañías que compiten a nivel local o en ciertas rutas con redes mucho mayores sin formar parte ellos mismos de una red.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de DEUTSCHE BAHN AG del control exclusivo del Grupo SPAIN TIR.

La presente operación afecta al sector de servicios de transporte y logística.

La operación de concentración no supondrá una modificación significativa de la estructura de la oferta en ninguno de los mercados afectados, en la medida en que estos están muy atomizados, y bajo cualquier posible segmentación de los mismos, la presencia de las partes en dichos mercados es muy reducida.

En los mercados en los que las partes de la operación tienen una presencia más importante, los mercados de transporte internacional terrestre, marítimo y aéreo en España, su cuota conjunta está por debajo del 10%. En concreto, la entidad resultante dispone en 2006 de unas cuotas del [0-10]%, [0-10]% y [0-10]% respectivamente en los mercados de transporte internacional terrestre, marítimo y aéreo en España.

Teniendo en cuenta la reducida presencia de las partes en los mercados relevantes considerados, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en dichos mercados.

¹⁶ Por ejemplo, los prestadores de servicios de transporte por carretera compiten en determinados casos con los prestadores de servicios de transporte por ferrocarril y con los proveedores de servicios de transporte intermodal.



VIII. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior, se propone **no remitir** el expediente de referencia a la Comisión Nacional de la Competencia para su informe en aplicación del apartado 1 del artículo 15 bis de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, por lo que la operación de concentración notificada quedaría tácitamente autorizada conforme al apartado 2 del mencionado artículo.