



RESOLUCIÓN (Expte. C-0013/07, MAPFRE AUTOMÓVILES/MUTUA VALENCIANA AUTOMOVILISTA)

CONSEJO

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente
D. Emilio Conde Fernández Oliva, Consejero
D. Miguel Cuerdo Mir, Consejero
D^a Pilar Sánchez Núñez, Consejera
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a M^a Jesús González López, Consejera
D^a Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera

En Madrid, a 22 de noviembre de 2007.

Vista la notificación presentada de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, referente a la operación de concentración económica consistente en la fusión por absorción de MUTUA VALENCIANA AUTOMOVILISTA de Seguros a Prima Fija por MAPFRE AUTOMÓVILES S.A. de Seguros y Reaseguros (Expte. C/0013/07) y estando de acuerdo con el informe y la propuesta remitidos por la Dirección de Investigación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia ha resuelto, en aplicación del artículo 57.2.a) de la mencionada Ley, autorizar la citada operación de concentración en primera fase.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que se puede interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.



INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

EXPEDIENTE C/0013/07 MAPFRE AUTOMÓVILES / MUTUA VALENCIANA AUTO- MOVILISTA

Con fecha 18 de octubre de 2007 ha tenido entrada en esta Dirección de Investigación, notificación relativa a la operación de concentración consistente en la fusión por absorción de MUTUA VALENCIANA AUTOMOVILISTA de Seguros a Prima Fija (en adelante MVA) por MAPFRE AUTOMÓVILES, S.A. de Seguros y Reaseguros (en adelante MAPFRE AUTOMÓVILES).

Dicha notificación ha sido realizada por MAPFRE AUTOMÓVILES y MUTUA VALENCIANA AUTOMOVILISTA, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia por superar el umbral establecido en el artículo 8.1.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 57.2.c) de la Ley 15/2007 establece que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia dictará resolución en primera fase en la que podrá "acordar iniciar la segunda fase del procedimiento, cuando considere que la concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en todo o parte del mercado nacional".

Asimismo, el artículo 38.2 de la Ley 15/2007 añade: "El transcurso del plazo máximo establecido en el artículo 36.2.a) de esta Ley para la resolución en primera fase de control de concentraciones determinará la estimación de la correspondiente solicitud por silencio administrativo, salvo en los casos previstos en los artículos 9.5, 55.5 y 57.2.d) de la presente Ley".

Con fecha 24 de octubre de 2007, esta Dirección de Investigación solicitó a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones informe con base en el artículo 39 de la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia, que fue evacuado con fecha 14 de noviembre de 2007.

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 55.4 de la Ley 15/2007, la Dirección de Investigación requirió de las notificantes con fecha 24 de octubre de 2007 que subsanara y completara la notificación. La subsanación requerida fue cumplimentada con fecha 6 de noviembre de 2007.

Según lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el **3 de diciembre de 2007**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.



I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración consiste en la fusión por absorción de MVA y sus filiales por MAPFRE AUTOMÓVILES, mediante adquisición en bloque por ésta última del patrimonio social y extinción de la absorbida¹.

El proyecto de fusión se aprobó por los Consejos de Administración de las partes con fecha 13 de abril de 2007 y, posteriormente, por la Junta General de MAPFRE AUTOMÓVILES y la Asamblea de MVA el 26 de junio de 2007 en los mismos términos y condiciones indicados en el proyecto de fusión.

Como consecuencia de dichos pactos, MAPFRE AUTOMÓVILES llevará a cabo una ampliación de capital que será distribuida entre los mutualistas de MVA, de tal forma que éstos ostentarán, tras la realización de la operación, un 0,48% de su capital, sin que de ello se derive ninguna modificación del control de MAPFRE AUTOMÓVILES que permanecerá en manos de MAPFRE, S.A.

Finalmente, cabe resaltar que la efectividad de la fusión está condicionada a la autorización de la misma por parte de las autoridades de competencia de España.

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

De acuerdo con las notificantes, 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, en la medida en que no se superan los umbrales de su artículo 1.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 15/2007 para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1.b) de la misma.

III. EMPRESAS PARTÍCIPES

III.1 MAPFRE AUTOMÓVILES, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS (en adelante MAPFRE AUTOMÓVILES)

MAPFRE AUTOMÓVILES es una filial de MAPFRE, S.A. (anteriormente Corporación MAPFRE, S.A.), sociedad cotizada en Bolsa que constituye la entidad matriz del denominado Grupo MAPFRE. Su accionista mayoritario es indirectamente FUNDACIÓN MAPFRE. Grupo MAPFRE está presente en la práctica totalidad de los ramos de seguro en España y realiza también actividades en los sectores financiero, mobiliario, inmobiliario y de servicios.

En particular, MAPFRE AUTOMÓVILES opera en el seguro directo y reaseguros de automóviles y cuenta, además, con 17 sociedades filiales², dentro y fuera de España, que desempeñan principalmente actividades conexas a la actividad de seguro.

¹ El informe evacuado por la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones a petición de esta Dirección señala, por un lado, que mediante O.M. de 7 de noviembre de 2007, se ha autorizado a las partes la publicación del anuncio de fusión, y, por otro lado, que la operación de fusión no supone un riesgo para los derechos de los mutualistas sino más bien una garantía para que la entidad absorbente pueda hacer frente a todos los compromisos sucritos por MVA.

² MAPFRE Informática, A.I.E., Nuevo Multicentro del Automóvil, S.A., MAPFRE Renting de Vehículos, S.A., Club MAPFRE, S.A., Centro de Experimentación y Seguridad Vial MAPFRE, S.A., MAPFRE Multicentro del Automóvil, S.A., Multiservicar Centro, S.A., Multiservicar Asturias, S.A., Ultiservicar Ávila, S.A., Multiservicar Majadahonda, S.A., Puerta de Alcorcón 12, S.L. MAPFRE Internet, S.A., Cesvi Brasil S.A. Centro de Experimento e Segurança viária,

MAPFRE tiene formalizada una alianza estratégica con Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (CAJA MADRID), que se materializa en la integración parcial de sus negocios en España a través de dos sociedades cabecera de actividades de seguros y de banca que les permite la utilización de las redes de ambos grupos en la distribución de los productos bancarios y aseguradores.

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

VOLUMEN DE VENTAS DE GRUPO MAPFRE (Millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[> 5.000] ³	[> 5.000]	[> 5.000]
Unión Europea	[> 240]	[> 240]	[> 240]
España	[> 60]	[> 60]	[> 60]

Fuente: Notificación

III.2 MUTUA VALENCIANA AUTOMOVILISTA DE SEGUROS A PRIMA FIJA (en adelante MVA)

MVA es una entidad mutual dedicada al seguro directo de automóviles. La propiedad corresponde a los mutualistas, teniendo cada uno un voto, de manera que ninguna persona física o jurídica ejerce control.

MVA cuenta con 63 sucursales en 12 comunidades autónomas y ostenta participaciones de control, directo o indirecto, en las siguientes sociedades dedicadas a actividades relacionadas con el desempeño de su actividad principal:

RELACION DE SOCIEDADES FILIALES DE MVA Y ACTIVIDAD		
SOCIEDAD	ACTIVIDAD	PARTICIPACIÓN
Servicios Auxiliares MVA, S.A.U.	Tenencia de activos y comercialización de carburantes	100%
Compañía Valenciana de Radiotaxi, S.A.	Servicios de telecomunicaciones en autoprestación de vehículos móviles, autotaxi	100%
Viajes MVA, S.A.U.	Agencia de viajes minorista	100%
Talleres Petromutua, S.A.U.	Reparación y mantenimiento de vehículos a motor	100%
Lauria 5 Correduría de Seguros, S.L.	Mediación en seguros privados	100%
MVA Asistencia, S.A.U.	Asistencia en Viaje	100%
Aragóngraf, S.A.	Artes gráficas	100%
Diseño Urbano, S.L.	Construcciones, agente urbanizador	50%

Fuente: Notificante.

Cesvi Colombia, MAPFRE Vera Cruz Consultoría Técnica e Administração de Fondos, MM Real Estate LLC, Inversiones la Magdalena Limitada S.L.

³ Se insertan entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.



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

VOLUMEN DE VENTAS DE MVA (en millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[< 5.000]	[< 5.000]	[< 5.000]
Unión Europea	[< 240]	[< 240]	[< 240]
España	[> 60]	[> 60]	[> 60]

Fuente: Notificación

IV. **MERCADOS RELEVANTES**

IV.1 **Mercados de producto: seguros de automóviles**

La actividad principal de las partes en la operación es la del aseguramiento de riesgos relacionados con vehículos automóviles, que se encuadra en el segmento de seguros no vida.

Según los precedentes nacionales y comunitarios⁴, en el mercado de seguros se distinguen tres submercados: seguros de vida, seguros no vida y reaseguros.

El segmento de reaseguros constituye un mercado independiente dado su objetivo de repartir el riesgo que toman las reaseguradoras entre las propias aseguradoras. Por tal motivo, este mercado se maneja desde una perspectiva internacional con el fin de reagrupar riesgos.

Desde el punto de vista de la demanda los mercados de seguros de vida y no vida pueden subdividirse a su vez en tantos mercados de producto como tipos de riesgos a cubrir existen, dado que sus características, primas y utilidades son diferentes y no existe sustituibilidad para el consumidor entre los distintos riesgos cubiertos.

Las notificantes señalan que la vigente Ley de Ordenación de los Seguros Privados, define en la letra b del artículo 6 la categoría de “seguro de automóvil” y autoriza a las aseguradoras a operar simultáneamente en los siguientes ramos:

- Accidentes;
- vehículos terrestres (daños sufridos por vehículos terrestres, sean o no automóviles, salvo los ferroviarios);
- mercancías transportadas (comprendidos los equipajes y demás bienes);
- responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles (comprendida la responsabilidad del transportista),

En concreto, según la información aportada por las notificantes, las compañías ofrecen diversas modalidades de pólizas⁵ que pueden cubrir daños a terceros producidos por el vehículo

⁴ Entre otros, cabe citar los expedientes nacionales N-068 MAPFRE/CAJA MADRID, N-141 MAPFRE/FINISTERRE, N-161 SEGUROS BILBAO/BALOISE SEGUROS, N-151 CATALANA OCCIDENTE/LEPANTO, N-03050 MAPFRE-CAJA MADRID HOLDING/MUSINI, N-03069 SEGUROS CATALANA OCCIDENTE/SEGUROS BILBAO; y entre los casos comunitarios IV/M.520 DIRECT LINE/BANKINTER, IV/M.759 SUN ALLIANCE/ROYAL INSURANCE; IV/M.812 ALLIANZ VEREINTE, IV/M.862 AXA/UAP; IV/M.985 CREDIT SUISSE/WINTERTHUR; IV/M.1043; COMP/M.1910 MERITANORDBANKEN/URIDANMARK; COMP/M.2225 FORTIS/ASR, M.3556 FORTIS/BCP y M.4284 AXA/WINTERTHUR, entre otros.



asegurado y daños propios del vehículo y del conductor y suelen incluir también otras prestaciones, entre las que cabe citar las de defensa jurídica (reclamación de daños sufridos por el vehículo, por el tomador, para multas de tráfico, etc.), asistencia en viaje y pérdidas pecuniarias entre otras. De esta forma, el mercado relevante de seguros de automóviles comprendería la totalidad de la cobertura de riesgos inherentes al vehículo, sus ocupantes y contenido comprendidos en las respectivas pólizas.

No cabe considerar una segmentación en función del tipo de vehículo asegurado, por cuanto por el lado de la demanda la naturaleza de los riesgos que se cubren es la misma y, por el lado de la oferta, las compañías que operan en el ramo de automóviles pueden cubrir tanto vehículos automóviles, como motocicletas, autobuses, tractores, etc.

Respecto a una posible segmentación en función de las características de la demanda (por ejemplo, empresas o particulares), las notificantes señalan que no puede hablarse de segmentación de la demanda por cuanto, si bien es cierto que la estrategia comercial puede variar en función de los distintos clientes potenciales, ello no afecta a las tarifas de las pólizas ni los mecanismos de cuantificación varían de un caso a otro.

Por otro lado, según las notificantes, cabría considerar posibles segmentaciones del mercado de producto en función del carácter obligatorio⁶ o no del seguro, distinguiendo entre responsabilidad civil obligatoria y otras garantías (éstas comprenden la cobertura de distintos riesgos, como incendio, robo, rotura de lunas, daños propios del vehículo asegurado y del conductor, defensa jurídica, asistencia en viaje y ampliación de las coberturas básicas⁷).

Por las características de la presente operación no se estima relevante incidir en dicha segmentación⁸, que no alteraría de manera significativa las conclusiones del análisis de la operación. Por ello, se analizará el mercado de seguros de automóviles en su conjunto, en el que están presentes ambas partes en la operación.

En concreto, Grupo MAPFRE opera en seguros de automóviles principalmente a través de MAPFRE AUTOMÓVILES, y a través de MAPFRE GUANARTEME y MAPFRE AGROPECUARIA. Por su parte, MVA tiene como actividad principal el seguro de automóviles⁹. En cuanto a la actividad de sus filiales, distinta del seguro, realizada con terceros, se señala que tiene carácter

⁵ Así, por ejemplo, MAPFRE AUTOMÓVILES comercializa las modalidades Póliza Básica, Póliza 7, Póliza 10, Póliza Líder, Póliza Todo Riesgo y Póliza Todo Riesgo 100. Por su parte, MVA, comercializa las modalidades Póliza Autoseguro terceros, ampliable a terceros con lunas, superterceros, superterceros con pérdida total, todo riesgo con o sin franquicia, así como Autoseguro Élite que amplía las coberturas, Motoseguro Podium y Motoseguro Élite.

⁶ La Ley sobre Responsabilidad Civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y el Reglamento que la desarrolla, aprobado mediante R.D. 7/2001, de 12 de enero, establece la obligación de todo propietario de vehículo a motor estacionado habitualmente en España de suscribir un contrato de seguro que cubra la responsabilidad civil que comprenda la cobertura de los daños a las personas y en los bienes causados a los perjudicados por hechos en la circulación, excepto el propio conductor y el vehículo asegurado.

⁷ El artículo 1.2 del antes citado Reglamento establece que la póliza en que se formalice el contrato de seguro obligatorio podrá incluir otras coberturas que libremente se pacten entre las partes así como ampliar el ámbito y los límites de cobertura, rigiéndose por lo establecido en a Ley de Contrato de Seguro.

⁸ La propia Comisión señaló en el Caso M.4284 AXA/WINTERTHUR, en el que se analizó los efectos de la operación en el segmento de seguros no vida del mercado belga que el mercado de seguros automóviles se consideraba por varios operadores un único mercado dado que responsabilidad civil obligatoria y otras garantías se venden en un único paquete.

⁹ Opera también en seguros multirriesgo del hogar, pero la actividad es irrelevante (sus ingresos por primas de este seguro en 2006 ascienden a 828.602 euros).

residual (supone en conjunto aproximadamente un 9% de su cifra de negocios total) y no coincide con las actividades desarrolladas por MAPFRE, por lo que se excluye del análisis.

IV. 2 Mercado geográfico

Tanto los precedentes comunitarios como nacionales ya señalados anteriormente coinciden en establecer que en el ámbito de los seguros el mercado geográfico es nacional para los seguros no vida, con algunas excepciones¹⁰, debido a que los contratos de seguro se someten a la legislación nacional específica, la necesidad de disponer de canales de distribución adecuados y presencia local para la liquidación de siniestros, y por cuestiones lingüísticas.

La Dirección de Investigación estima que dichas consideraciones son aplicables al mercado español de seguros de automóviles, considerando la dimensión del mismo de ámbito nacional. Las partes realizan la totalidad de sus operaciones de seguros de automóviles en todo el territorio nacional.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1 Regulación

La actividad de seguros en España está regulada en la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados (LOSSP)¹¹ y su normativa de desarrollo. A su vez, cabe señalar también el R.D.L. 8/2004, de 29 de octubre, que aprueba el texto refundido de la vigente Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y el ordenamiento jurídico español ha incorporado las disposiciones de las Directivas comunitarias en esta materia¹².

Respecto a la naturaleza mutual de la sociedad absorbida, se señala, que las mutuas de seguros a prima fija vienen reguladas con carácter prioritario en el artículo 9 de la antes citada LOSSP.

V.2 Estructura de la oferta

Según datos aportados por las notificantes, en España, se matricularon en 2006 2.364.651 vehículos registrando las matriculaciones un incremento de un 1,9% frente a 2005. El parque de vehículos a finales de dicho año se estima en 28,9 millones. El seguro de automóviles es el de mayor volumen dentro de los seguros no vida con una cuota cercana al 40% y se caracteriza por una desaceleración del ritmo de crecimiento que en 2001 anotó una tasa entorno al 10% frente a aproximadamente un 4-5% en 2006.

El número de entidades aseguradoras y reaseguradoras asciende al término del ejercicio 2006 a 298 entidades, de las que 50 operan en seguros de automóviles. La tendencia de concentración característica del sector asegurador tiene su mayor manifestación en el seguro de automóviles, donde según datos de la Asociación Investigación Cooperativa entre Entidades

¹⁰ Así, diversos precedentes, entre los que cabe señalar el Expediente N-03050 MAPFRE-CAJAMADRID/MUSINI donde se señaló como excepción los seguros de transporte que cubren grandes riesgos por daños derivados principalmente del transporte de mercancías, daños a cascos de buques y aeronaves así como los daños que éstos puedan causar a terceros, en los que la dimensión es en todo caso supranacional y, al menos, de ámbito europeo.

¹¹ Ley 30/1995, de 8 de noviembre, cuyo texto refundido fue aprobado mediante R.D.L. 6/2004, de 29 de octubre.

¹² La última incorporación, mediante Ley 21/2007, de 11 de julio, se refiere a la denominada "quinta Directiva" (Directiva 2005/14/CE) y supondrá una serie de mejoras de modernización de la gestión y atención a las víctimas de accidentes, y establece un aumento sustancial de las cuantías mínimas de cobertura del seguro obligatorio actualmente en vigor.



Aseguradoras (ICEA) a junio de 2007, los diez primeros grupos absorben un 80% del negocio, frente al 55% del mercado de seguros en su conjunto.

El total de primas emitidas de seguros de automóviles en el ejercicio 2006, según estimaciones de ICEA aportadas por las partes, asciende a 12.223 millones de euros y registra un incremento de un 4,8% respecto al ejercicio anterior. El 56% del negocio corresponde al segmento de responsabilidad civil y el 44% a otras garantías.

En el cuadro siguiente se recogen las cuotas del mercado español de seguros de automóviles de las partes y sus principales competidores, por sociedades, por volumen de primas en los tres últimos ejercicios:

CUOTAS DEL MERCADO ESPAÑOL DE SEGUROS DE AUTOMÓVILES			
EJERCICIOS 2004-2005-2006 – en % -			
OPERADOR	2004	2005	2006
MAPFRE AUTOMOVILES*	[10-20]	[10-20]	[10-20]
MVA	[0-10]	[0-10]	[0-10]
ALLIANZ	[10-20]	[10-20]	[10-20]
MUTUA MADRILEÑA	[0-10]	[0-10]	[0-10]
AXA AURORA	[0-10]	[0-10]	[0-10]
ZURICH ESPAÑA	[0-10]	[0-10]	[0-10]
LINEA DIRECTA	[0-10]	[0-10]	[0-10]
WINTERTHUR	[0-10]	[0-10]	[0-10]
REALE	[0-10]	[0-10]	[0-10]
PELAYO	[0-10]	[0-10]	[0-10]
CASER	[0-10]	[0-10]	[0-10]

Fuente: Notificación con base en datos de ICEA - *anteriormente MAPFRE MUTUALIDAD

Del cuadro se desprende que MAPFRE AUTOMÓVILES es el primer operador del mercado español de seguros de automóviles con una cuota de un [10-20]%, en el ejercicio 2006, que aumenta hasta un [20-30]% si se considera también las cuotas de MAPFRE Guanarteme y MAPFRE Agropecuaria, sociedades pertenecientes al Grupo. Como consecuencia de la operación, la absorción de MVA refuerza dicha posición en un [0-10]%, de manera que Grupo MAPFRE obtendría una cuota de un [20-30]%. Cabe señalar que MAPFRE lidera también el mercado de seguro directo en su conjunto, con una cuota de un [10-20]% y el segmento de seguros no vida con un [10-20]%, según datos a 30 de junio de 2007.

Sus competidores inmediatos en este mercado son ALLIANZ, MUTUA MADRILEÑA, AXA AURORA, ZURICH ESPAÑA y LINEA DIRECTA con cuotas que oscilan entre alrededor de un [0-10] y un [10-20]%. Por Grupos, las primeras cinco posiciones del ranking del año 2006 en este mercado corresponden a GRUPO MAPFRE, seguido de AXA AURORA-WINTERTHUR-DIRECT SEGUROS ([10-20]%), ALLIANZ-Fénix Directo ([10-20]%), MUTUA MADRILEÑA ([0-10]%) y ZURICH ([0-10]%).

V.3 Estructura de la demanda

En los mercados analizados, la demanda proviene mayoritariamente de particulares y, en menor medida, de empresas e instituciones. Así lo corroboran las partes en cuanto a su propio negocio, añadiendo MAPFRE AUTOMÓVILES que la demanda de sus clientes-empresa se dirige al aseguramiento de flotas de vehículos.

V.4. Fijación de precios y estructura de la distribución

Los precios de las distintas modalidades de seguros de automóviles dependen del perfil de riesgo del asegurado y de las prestaciones contratadas. Para determinar la tarifa a aplicar se tiene en cuenta varios factores: tipo de vehículo (turismo, furgoneta, etc.), categoría que viene determinada por la potencia del vehículo, zona de circulación habitual del asegurado, historial de conducción en los últimos cinco años (da lugar a bonificaciones o incrementos dependiendo de la siniestralidad o ausencia de ésta) así como la edad del conductor y antigüedad del carné.

En el caso de flotas de vehículos, los criterios de tarificación son los mismos que para asegurados individuales. Sin embargo para la revisión de primas se tiene en cuenta el historial de siniestralidad del conjunto de la flota que se considera un único riesgo. Finalmente, el notificante señala que no se realizan ofertas para colectivos.

Las pólizas son generalmente de duración anual renovable con posibilidad de rescisión con antelación al vencimiento de la póliza.

Respecto a la evolución de las primas en igualdad de riesgo, MAPFRE AUTOMÓVILES señala que ha bajado sus primas un [0-10]% en los últimos tres años, mientras que MVA las ha actualizado anualmente con el importe correspondiente al IPC. Sin embargo, a partir de la fusión, se homologarán los productos y precios de MVA con los de MAPFRE AUTOMÓVILES. No se contempla una modificación de la tarifa y gama de productos de MAPFRE AUTOMÓVILES, habiéndose establecido un criterio de convergencia y equidad de la tarifa a igualdad de riesgo entre las dos carteras fusionadas, de forma que los precios a aplicar a los asegurados de MVA serán los mismos que los aplicados a los asegurados de MAPFRE AUTOMÓVILES.

Respecto a la distribución, las partes señalan que existen diversos canales de venta: el canal directo (comercialización a través de oficinas de venta propias), el canal agentes, que se compone de oficinas delegadas cuya titularidad ostenta un agente de seguros y de agentes sin oficina, el canal bancario que se sustenta en acuerdos con entidades bancarias para la distribución de seguros a través de su red de oficinas, y el canal corredores (distribuidores de seguros independientes¹³).

La red de distribución de MAPFRE AUTOMÓVILES está integrada por 420 oficinas directas, 2.490 oficinas delegadas gestionadas por un agente afecto en exclusiva y 24.154 agentes colaboradores a comisión que median en la suscripción de pólizas en virtud de contratos de colaboración mercantil. Además, las sociedades del Grupo MAPFRE distribuyen a través de la red de oficinas de CAJA MADRID en virtud de la alianza estratégica suscrita en el año 2000 y MAPFRE AUTOMÓVILES en virtud de acuerdo de comercialización suscrito con MAPFRE CAJA MADRID HOLDING.

¹³ Según la notificación, existen en el mercado a 31 de diciembre de 2006 un total de 1.066 corredores personas físicas y 2.050 sociedades de correduría, sin embargo se desconoce la cifra de los que operan en el ramo de automóviles.



La distribución del negocio por canal de venta del conjunto del mercado y de las partes en la operación es la siguiente:

DISTRIBUCIÓN POR CANAL DE VENTA DEL NEGOCIO DE SEGUROS DE AUTOMÓVILES			
CANAL DE VENTAS	TOTAL MERCADO	MAPFRE	MVA
Canal directo	24,0%	21,8%	24,8%
Canal bancario	2,6%	1,4%	-
Agentes	41,8%	63,9%	35,2%
Corredores	29,8%	12,9%	40,0%
Otros canales	1,8%	-	-

Fuente: Notificación con base en la Memoria Estadística Anual de Canales de Distribución 2005 de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones para el total del mercado y con base en datos propios de las partes para 2006.

V.5 Barreras a la entrada – Competencia potencial

Según los precedentes, el mercado asegurador español está caracterizado por barreras regulatorias relativamente expugnables, dada la liberalización del marco regulador en línea con la legislación comunitaria. La exigencia de autorización administrativa para el ejercicio de la actividad no supone una barrera para un nuevo operador que pudiera limitar la competencia potencial ni tampoco existen limitaciones al número de operadores establecidos.

En cuanto a las barreras económicas, se considera que la más importante para un nuevo entrante es la disponibilidad de una red de distribución, atenuada en aquellos casos en que la estructura del mercado presenta una red sólida e independiente de corredores¹⁴. Además, las partes señalan que las nuevas formas de distribución a distancia (venta telefónica e Internet) relativizan también el alcance de esta barrera.

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración consiste en la fusión por absorción de MVA por MAPFRE AUTOMÓVILES, sociedad perteneciente a Grupo MAPFRE. Tras la operación, el control de MAPFRE AUTOMÓVILES permanecerá en manos de MAPFRE, S.A., cabecera del Grupo.

Ambas partes están activas en el sector de seguros coincidiendo su actividad en el mercado de seguros de automóvil. Como consecuencia de la operación, Grupo MAPFRE, que ya era el primer operador en este mercado, suma a su cuota de un [20-30]% poco más de [...] ([0-10]%) correspondiente a MVA.

En suma, la operación no entraña una modificación significativa de la estructura de la oferta en el mercado de seguros de automóviles, debido a la reducida cuota de MVA, que además no presenta un crecimiento relevante ni se perfila como un competidor con proyección en el mercado, y a la presencia de un número elevado de competidores, entre los que se cuentan grupos aseguradores nacionales y de talla internacional, entre los que se encuentran en los primeros puestos AXA AURORA-WINTERTHUR-DIRECT SEGUROS ([10-20]%), ALLIANZ-Fénix Directo ([10-20]%), MUTUA MADRILEÑA ([0-10]%) y ZURICH ([0-10]%).

¹⁴ Así lo corrobora la propia Comisión a resultas de una investigación sectorial realizada de acuerdo con el artículo 17 del Reglamento 1/2003 sobre seguros de empresas.



La demanda está integrada mayoritariamente por clientes particulares. Los asegurados en principio pueden cambiar fácilmente de compañía, dado que la duración de los contratos es anual, lo que restringe el poder de mercado de las operadoras.

Las barreras a la entrada no resultan inexpugnables para un potencial competidor, dada la diversidad de canales de distribución disponibles, entre ellos un número suficiente de corredores independientes y la penetración de formas de distribución a través de Internet y venta telefónica.

A la vista de la reducida cuota de mercado que la adquisición de MVA entraña y de la estructura del sector con presencia de numerosos competidores así como de barreras a la entrada que en principio no resultan insalvables, no es previsible que la operación notificada resulte en una amenaza para la competencia efectiva en el mercado considerado.

VII. 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.

Esta propuesta de autorización se produce sin perjuicio del cumplimiento de la normativa sectorial aplicable.