

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

EXPEDIENTE C/1433/24 NEXCON/ GRUPO 1844

1. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 11 de enero 2024, tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC), notificación de la operación de concentración consistente en la adquisición por parte de NEXCON CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U. ("NEXCON") de activos (ramas de actividad y fondo de comercio) y participaciones sociales de diversas entidades del GRUPO 1844.
- (2) La notificación ha sido realizada por la empresa adquirente, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia ("LDC"), por superar el umbral establecido en el artículo 8.1 a) de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia ("RDC"), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) La fecha límite para acordar el inicio de la segunda fase del procedimiento es el 12 de febrero de 2024, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

2. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (4) La operación consiste en la adquisición por parte de NEXCON de activos y participaciones de diversas entidades del GRUPO 1844, que le otorgarían el control exclusivo sobre las mismas.
- (5) La operación se efectúa a través de un Contrato de Compraventa de participaciones del GRUPO 1844 en virtud del cual NEXCON adquirirá el 100% de las participaciones de 7 sociedades del grupo¹, un contrato de transmisión de rama de actividad de 3 sociedades del grupo² y un contrato de opción de compra y venta de 5 sociedades del grupo³.
- (6) La operación es una concentración económica conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1.b) de la LDC.

¹ HERMANOS DÍAZ MELIÁN, S.L., TRANSPORTES TURÍSTICOS ISLAS CANARIAS, S.L., TALLERES LOS RÍOS 25, S.L., COMERCIAL INSULAR DE RESPUESTOS PARAVEHÍCULOS INDUSTRIALES, S.L., INNOBUS CANARIAS, S.L., SEGURBUS, S.L. y BUS LEGAL, S.L.

² TRANSPORTES ANTONIO DÍAZ HERNÁNDEZ, S.L. y BUIKK 32 TRANSPORTES, S.L. van a transmitir su rama de actividad de transporte y CANARY TOURIST SHUTTLE, S. L. transmite solo la rama de actividad que constituye su fondo de comercio integrado como intermediadora turística.

³ BETANCURIA TOURS, S.L., LEÓN TENERIFE BUS, S.L., MICROBUSES CÁNDIDO, S.L., KINTASUR BUS, S.L. y CANARY LOGISTIC SOLUTIONS, S.L.

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

- (7) De acuerdo con la notificante, la operación no tiene dimensión comunitaria, al no cumplirse los umbrales establecidos en el artículo 1 del Reglamento del Consejo (CE) n.º 139/2004, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las operaciones de concentración.
- (8) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse los umbrales previstos en el artículo 8.1. a) de la misma.

4. EMPRESAS PARTÍCIPES

4.1. ADQUIRENTE: NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U (NEXCON)

- (9) NEXCON (también conocida como Grupo ALSA), es una sociedad que pertenece íntegramente a GENERAL TÉCNICA INDUSTRIAL, S.L.U., quien ejerce el control sobre la misma y cuya matriz última es MOBICO GRUPO, PLC, sociedad británica cotizada en la Bolsa de Londres (conocida anteriormente como National Express), operador de transporte público internacional de autobuses, autocares y ferrocarriles presente en el Reino Unido, Europa Continental, Norte América, Norte de África y Oriente Medio.
- (10) Su principal actividad consiste en el transporte de viajeros, principalmente por carretera, en sus diversas modalidades: transporte regular de uso general, especial y discrecional. Así mismo, también desarrolla actividades complementarias relativas a la gestión de estaciones de autobuses.
- (11) En la actualidad, cuenta con una moderna flota integrada por 5.931 autobuses, que transportan a 527 millones de viajeros al año, quienes son atendidos por un equipo formado por 16.079 profesionales.
- (12) El volumen de negocio de NEXCON en España en 2022, de acuerdo con el artículo 5 del RDC, ha sido de:

| Volumen de negocios de NEXCON – 2022 (millones de euros) | | |
|--|---------|--------|
| MUNDIAL | UE | ESPAÑA |
| 2,807.5 | 1,069.8 | 788.1 |

FUENTE: Notificación

4.2. ADQUIRIDA: GRUPO 1844

- (13) GRUPO 1844 es un grupo de empresas canario del sector del transporte cuya matriz se dedica al transporte de pasajeros por carretera en sus diversas modalidades y especializada en prestar un servicio de autocares.

Pertencen también a GRUPO 1844 otra serie de empresas especializadas⁴ en diversos sectores tales como la mecánica, neumáticos, repuestos o informática (desarrollo de aplicaciones propias para el transporte de pasajeros) que realizan mayoritariamente servicios intragrupo⁵.

- (14) GRUPO 1844 desempeña su actividad de transporte por autobús únicamente en las islas de Fuerteventura, Tenerife, Gran Canaria, La Palma y Lanzarote.
- (15) El volumen de negocio de GRUPO 1844 en España en 2022, de acuerdo con el art. 5 del RDC, ha sido de:

| Volumen de negocios de NEXCON - 2022 (millones de euros) | | |
|--|-----|--------|
| MUNDIAL | UE | ESPAÑA |
| <60 | <60 | <60 |

FUENTE: Notificación

5. MERCADOS RELEVANTES

5.1. Mercado de producto

- (16) El marco regulador del transporte de viajeros por carretera en España está conformado por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), desarrollada por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Esta normativa estatal, parcialmente modificada y derogada en varias ocasiones, es aplicable en aquellas Comunidad Autónomas que carezcan de regulación propia
- (17) La LOTT clasifica el transporte de viajeros por carretera en servicios de transporte público, que son aquellos que se prestan por cuenta ajena mediante retribución económica, y privados, que se prestan por cuenta propia, para satisfacer las propias necesidades particulares.

⁴ Actividades de mantenimiento y reparación de vehículos a través de la sociedad TALLERES LOS RÍOS 25, S.L. que presta servicios en Gran Canaria y Fuerteventura. Actividades de comercio al por mayor de vehículos y sus accesorios y comercio al por mayor de petróleo y lubricantes a través de la sociedad COMERCIAL INSULAR DE RESPUESTOS PARA VEHÍCULOS INDUSTRIALES, S.L. que presta servicios en Gran Canaria, Tenerife, Fuerteventura y Lanzarote. Desarrollo de soluciones informáticas orientadas al transporte a través de la sociedad INNOBUS CANARIAS, S. L. Intermediación turística a través de CANARY TOURIST SHUTTLE, S.L. Acompañantes de transporte de viajeros a través de CANARY LOGISTIC SOLUTIONS, S.L. Correduría de seguros a través de la sociedad SEGURBUS, S.L. Servicios jurídicos a través de la sociedad BUS LEGAL, S.L. y actividades de gestión inmobiliaria a través de TRANSPORTES ANTONIO DÍAZ HERNÁNDEZ, S.L., BUIKK 32 TRANSPORTES, S.L., CANARY TOURIST SHUTTLE, S.L., TALLERES LOS RÍOS 25, S.L. y COMERCIAL INSULAR DE REPUESTOS PARA VEHÍCULOS INDUSTRIALES, S.L. Todas estas actividades se han descartado por esta DC como mercados relevantes.

⁵ Además de que se trata de actividades muy residuales, se ha comprobado que ninguna de estas actividades podría considerarse mercados relevantes.

- (18) La operación afecta al mercado de transporte público de pasajeros por carretera (en autobús) en las Islas Canarias, en donde están presentes ambas partes.
- (19) A su vez, dentro del transporte público, la LOTT distingue entre:
- (I) Transporte de viajeros regular: Son aquellos servicios de transporte por carretera que aseguran el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados.
- a. Permanente de uso general: Estos servicios pueden recoger y dejar viajeros en paradas previamente fijadas y pueden ser urbanos (si solo afectan a un municipio) o interurbano (si afectan a varios).
- i. Urbano: El destinado a transportar a todo tipo de pasajeros en autobuses o autocares que tienen un itinerario preestablecido con sujeción a calendarios y horarios prefijados, tomando a los pasajeros en paradas fijas dentro de un mismo término municipal.
- ii. Interurbano: Es el destinado a transportar a todo tipo de pasajeros en autobuses o autocares que tienen un itinerario preestablecido con sujeción a calendarios y horarios prefijados, tomando a los pasajeros en paradas fijas entre distintos términos municipales
- b. De uso especial: Son aquellos servicios de transporte por carretera que aseguran el transporte de determinadas categorías de viajeros con exclusión de otros. Pueden incluir, entre otros, el transporte entre el domicilio y el trabajo de trabajadores, el transporte entre el domicilio y el centro de enseñanza de escolares y estudiantes, etcétera.
- c. De uso temporal: Es el transporte dirigido a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporal limitada, aunque puede darse en los mismos una repetición periódica –ferias, mercados, vacaciones y otros similares.
- (II) Transporte de viajeros discrecional: Son aquellos servicios de transporte por carretera que no se encuentran incluidos en la definición de servicios regulares o servicios regulares especiales y que se caracterizan fundamentalmente por el hecho de transportar grupos formados por encargo del cliente o a iniciativa del propio transportista.
- (20) La LOTT establece que el transporte público de viajeros regular permanente de uso general tienen el carácter de servicio público, cuya titularidad recae en la Administración competente⁶ que, o bien lo presta directamente o bien lo adjudica a una empresa en régimen de concesión, con arreglo a un

⁶ Artículo 71 LOTT: "Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo."

procedimiento de licitación. Por otra parte, el resto de los transportes públicos se consideran actividades privadas⁷.

- (21) Sin embargo, tanto el transporte regular de uso especial como el de uso temporal se formalizan a través de un contrato de servicio que también puede ser adjudicado mediante un procedimiento de licitación, como ocurre en el presente caso, al ser la demandante una Administración Pública, sin ser explotado en este caso en régimen de concesión.
- (22) Por su parte, el transporte discrecional se presta fruto de la obligación contractual acordada entre la oferta y la demanda de forma libre, que puede ser prestado por cualquier entidad que haya obtenido el título habilitante de empresa de transporte, que están debidamente regladas.
- (23) A la vista de lo anterior, las autoridades españolas de defensa de la competencia⁸ han venido distinguiendo, por un lado, el mercado del transporte público de viajeros por carretera regular segmentando según se trate de (i) transporte regular permanente de uso general, (ii) regular de uso especial o (iii) regular de uso temporal y, por otra parte, el transporte discrecional.
- (24) Con respecto a la presente operación, ambas están presentes en el mercado de transporte de viajeros discrecional y en el regular de uso especial, mientras que solo la adquirida está presente en el transporte de viajeros regular permanente de uso general.

5.1.1. Mercado de transporte regular de viajeros en autobús

5.1.1.1. Transporte regular permanente de uso general

- (25) Según lo señalado anteriormente, dicho mercado se rige por un régimen de concesión administrativa, donde la competencia entre los distintos operadores se produce por el mercado y no en el mercado. Es decir, los

⁷ De acuerdo con la notificante:

- (i) El transporte regular permanente de uso general se formaliza mediante un contrato de concesión de servicios. Este se define en términos generales como aquel en cuya virtud uno o varios poderes adjudicadores encomiendan a título oneroso a una o varias personas, naturales o jurídicas, la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia, y cuya contrapartida venga constituida bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio. Además, el derecho de explotación de servicios implicará la transferencia al concesionario del riesgo operacional. En el caso particular de las concesiones de transporte de viajeros permanente de uso general, la prestación de servicios se realizará por las empresas privadas que obtengan un contrato administrativo de concesión de carácter exclusivo.
- (ii) el transporte regular de uso especial se formaliza mediante un contrato de servicios. Los contratos de servicios son aquellos cuyo objeto son prestaciones de hacer consistentes en el desarrollo de una actividad o dirigidas a la obtención de un resultado distinto de una obra o suministro, incluyendo aquellos en que el adjudicatario se obligue a ejecutar el servicio de forma sucesiva y por precio unitario. Mientras que en el contrato de servicios se desarrolla una actividad para obtener un resultado distinto de obra o suministro, en el de concesión de servicios se efectúa la gestión de un servicio. Por eso, en el contrato de servicios no se transmitiría el riesgo operacional.
- (iii) El transporte discrecional se formaliza mediante un contrato privado entre el demandante del servicio de transportes y la empresa de autobuses.

⁸ N-07047 NATIONAL EXPRESS/CONTINENTAL AUTO/MOVELIA (C-106/07 del TDC), N-021 ALIANZA BUS/ENATCAR (C-45/99 del TDC) N-05091 y N-06127 DOUGHTY HANSON-AVANZ.

potenciales concesionarios compiten entre sí para hacerse con una concesión que les permita luego explotar el servicio en exclusiva durante un periodo determinado, de acuerdo con las condiciones determinadas en la propia licitación. En este sentido, el mercado estaría delimitado por el acceso a las concesiones de transporte de viajeros por carretera regular permanente de uso general.

- (26) De acuerdo con precedentes nacionales⁹, este mercado puede segmentarse según se trate de transporte urbano o interurbano, atendiendo a las diferentes características de dichas concesiones. Según se recoge en dichos precedentes, en el caso de las concesiones de transporte urbano existirían razones¹⁰ que podrían aconsejar su distinción de las concesiones de transporte interurbano, aunque sin llegar a establecer una definición precisa al respecto¹¹.
- (27) Dicha segmentación estaría justificada también atendiendo al Estudio sobre el transporte Interurbano de viajeros en autobús elaborado por la CNMC¹², que concluye que actualmente existen distintas características¹³ recogidas en los pliegos de las licitaciones según se trate de concesiones urbanas o interurbanas, lo que supone en la práctica una limitación a la sustituibilidad por el lado de la oferta.
- (28) De acuerdo con precedentes citados y las conclusiones del estudio de la CNMC se analizará la operación en el mercado de concesiones de transporte de viajeros por carretera distinguiendo entre concesiones urbanas e interurbanas.
- (29) Solamente la empresa adquirida, GRUPO 1844, opera en este mercado, teniendo presencia únicamente en Canarias, al explotar la concesión de

⁹ N-07047 NATIONAL EXPRESS/CONTINENTAL AUTO/MOVELIA (C-106/07 del TDC), N-021 ALIANZA BUS/ENATCAR (C-45/99 del TDC) N-05091 y N-06127 DOUGHTY HANSON-AVANZA.

¹⁰ En este sentido, el TDC en el expediente C-106/07 señaló que el transporte urbano se regía por una legislación específica, lo que motivaba que, aspectos como las condiciones de acceso y los derechos del concesionario durante el período de vida de la concesión, podrían ser distintos a los del transporte interurbano. Por otro lado, la oferta resultaba hasta cierto punto distinta dada la presencia de multitud de empresas públicas de transportes de ámbito municipal o metropolitano que prestaban dichos servicios.

¹¹ Por otro lado, el TDC reconoció (pág. 33 C/106/07 NATIONAL EXPRESS/ CONTINENTAL AUTO/ MOVELIA) la relativa homogeneidad en la naturaleza del servicio prestado entre la modalidad interurbana y urbana, así como la progresiva entrada registrada en el segmento del transporte urbano de operadores que tradicionalmente se dedicaban al transporte interurbano. Esto podría motivar la consideración del acceso a las concesiones de transporte urbano como parte del mismo mercado de producto que el acceso a las concesiones de transporte interurbano, es decir, un posible mercado amplio de adjudicación de licitaciones para explotar servicios de transporte de viajeros regular de uso general. No obstante, sin llegar a establecer una definición precisa al respecto, el TDC analizó la incidencia de la operación en las concesiones interurbanas en particular, donde las empresas afectadas centraban su actividad

¹² E/CNMC/006/19

¹³ Tras una serie de enmiendas a los pliegos de las concesiones interurbanas introducidas a partir de 2007 por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), y a partir del año 2010 las licitaciones convocadas por las CC.AA. que copiaron esas restricciones adaptándolas a sus territorios. Estas modificaciones en los pliegos supusieron nuevas restricciones como, por ejemplo, que en las licitaciones interurbanas se ofertaban lotes más grandes, lo que creaba un mayor tamaño de la operación comportando con ello unas mayores exigencias de solvencia para los potenciales licitadores. Como consecuencia, ante la mayor dificultad en la presentación de ofertas por aquellos operadores de menor dimensión, dejaron de ser capaces de concurrir a las concesiones interurbanas contribuyendo a que el mercado de concesiones interurbanas y urbanas quedara más diferenciado.

transporte urbano del municipio de Puerto del Rosario y la concesión de transporte interurbano de la Isla de Fuerteventura.

5.1.1.2. Transporte regular de uso especial

- (30) Ambas partes están presentes en servicios de transporte regular de uso especial, al realizar servicios de rutas escolares a colegios públicos en determinadas islas canarias. También en este caso la adjudicación del contrato¹⁴ se somete a un proceso de licitación por parte de la Consejería de Educación de Canarias¹⁵ en el que solo puede haber una adjudicataria por ruta, por lo que la competencia entre los distintos operadores se produce por el mercado y no en el mercado¹⁶.

5.1.2. Mercado de transporte discrecional de viajeros en autobús

- (31) Por último, ambas partes están presentes en el mercado de transporte discrecional de viajeros en autobús. En este sentido, realizan transportes puntuales muy enfocados en viajeros de tipo turista no residente en las Islas Canarias. Para el caso concreto de las partícipes en la operación, estos servicios privados suelen ser demandados por agencias de viajes (integradas en UTEs) que, a su vez, son adjudicatarias de contratos de organización, gestión y ejecución de determinados programas que ofrece la Administración, como es el caso del programa de Turismo Social del IMSERSO. Así, se analizará su posición en el mercado de explotación del transporte discrecional de viajeros en autobús.

5.2. Mercado geográfico

5.2.1. Mercado de transporte regular de viajeros en autobús

5.2.1.1. Transporte regular permanente de uso general

- (32) En cuanto al ámbito geográfico de este mercado, los precedentes señalados anteriormente consideran que los mercados de las concesiones de transporte de viajeros por carretera podrían tener carácter nacional (o al menos peninsular), por cuanto el marco regulatorio y las condiciones de competencia son similares en todo el territorio español con independencia del ámbito específico en que se produzca la concesión y de la administración concedente.

¹⁴ A diferencia del transporte regular permanente de uso especial (cuyo servicio se formaliza mediante concesión administrativa), en este caso el transporte de viajeros regular de uso especial se presta mediante un contrato de servicios, de licitación periódica (duración máxima 5 años) que se dividen en tantos contratos como rutas escolares pero que, por su elevado volumen, no se licitan en un único concurso sino en concursos que se convocan en distintos años.

¹⁵ En el caso de los centros educativos públicos no universitarios la entidad que suscribe y que fija el contrato de servicios es la Consejería de Educación del Gobierno de Canarias.

¹⁶ Artículo 89 LOTT: "1. Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con una autorización especial que habilite para ello, otorgada por la Administración"

- (33) En este sentido, el TDC en el expediente C-106/07 señaló que los operadores de transporte, al menos los de relativo tamaño, establecían sus estrategias de negocio y de expansión a partir de la competencia por concesiones que se extendían por todo el territorio nacional (o al menos peninsular) y, en consecuencia, se encontraban presentes o, al menos, en disposición de estarlo, en líneas que discurrían tanto dentro de una misma Comunidad Autónoma como fuera.
- (34) La presente operación afecta a mercados ubicados en la Comunidad Autónoma de Canarias, caracterizada por su insularidad¹⁷. Esto podría conllevar ciertas limitaciones puesto que, en principio, no parece realista que la prestación del servicio de transportes se pueda realizar indistintamente en la Península y en territorio insular, ni siquiera en toda la Comunidad Autónoma ya que, en caso de que una compañía no disponga de flota de autobuses en alguna isla, éstos tendrían que ser trasladados de una isla a otra, lo que presumiblemente conllevaría elevados costes logísticos y de transportes, pudiendo concluirse que no existe sustituibilidad desde el punto de vista de la oferta por todo el archipiélago.
- (35) No obstante, la notificante argumenta que, en el transporte de viajeros regular de uso general, los pliegos suelen prever períodos de prestación del servicio lo suficientemente largos para que los operadores (con presencia o no en el territorio objeto de la licitación) puedan encomendar la fabricación y recepción de la flota precisa. De hecho, en el caso de los servicios urbanos, en ocasiones se prevé la reversión de flota a la Administración contratante al fin del contrato, quedando esta puesta a disposición del nuevo adjudicatario hasta la disposición de la eventual flota ofertada. Por tanto, no parece un requisito indispensable la tenencia de flota propia que pueda ser puesta a disposición del servicio de forma inmediata.
- (36) Como consecuencia de lo anterior, y ante la ausencia de problemas que plantea la operación en todos los escenarios posibles, se mantiene la consideración de una dimensión geográfica al menos nacional, sin necesidad de estrechar más este análisis en este caso concreto. En todo caso, se analizarán las cuotas también a nivel autonómico e insular¹⁸, dado que es donde la adquirida realiza su actividad.

¹⁷ El precedente del Tribunal de la Competencia C56/00 SALCAI/UTINSA destacó determinadas peculiaridades del mercado insular canario, principalmente las propias de la insularidad y, por añadidura, el hecho de que tanto la regulación aplicable como la determinación de las condiciones técnicas y económicas de las concesiones interurbanas que discurren por las distintas islas corresponde a la Comunidad Autónoma canaria o, en su caso, balear.

¹⁸ No obstante, la única ruta interurbana que explota la adquirida abarca toda la isla de Fuerteventura, siendo esta la única concesión existente para este tipo de transporte en dicha isla, por lo que la definición de mercado de adjudicación de concesiones de transporte interurbano sería coincidente, en la presente operación, atendiendo a las rutas explotadas según origen-destino o por isla en la que está presente la adquirida.

Asimismo, para aportar información sobre la posición competitiva de la entidad resultante en la adjudicación de concesiones de transporte urbano sobre el total de municipios de la isla, tampoco altera si se realiza un análisis por municipio o por isla dado que solo existe una concesión municipal (Puerto del Rosario), que explota la adquirida.

5.2.1.2. Transporte regular de uso especial

- (37) Este tipo de transporte no ha sido objeto de análisis propiamente en precedentes de concentraciones. En la presente operación, al tratarse de un archipiélago, podría considerarse una definición geográfica por isla puesto que, aunque la entidad adjudicataria sea de ámbito autonómico¹⁹, los demandantes del servicio son los colegios (y, en última instancia, los alumnos serían los usuarios), y no parece realista que, a la hora de demandar el servicio, pudiesen contratarse autobuses situados físicamente en otras islas, lo que probaría la inexistencia de sustituibilidad desde el punto de vista de la oferta²⁰.
- (38) En este sentido, la notificante confirma que es altamente improbable que una empresa que no disponga de flota en el territorio de prestación del transporte escolar licite a este tipo de servicios, ya que no existe un período transitorio para adquirir la flota. Además, no es económicamente viable poner a disposición un vehículo para prestar exclusivamente servicios de transporte escolar, dada la configuración de los servicios – horarios, distancias a recorrer, tipos de licitación exiguos y costes laborales y de amortización/financiación de flota²¹.
- (39) Así pues, este mercado será analizado por isla y será este el mercado geográfico a considerar. En concreto, la parte adquirida está presente prestando servicios de transporte escolar en las islas de Gran Canaria, Fuerteventura, Tenerife y la Palma, mientras que la parte adquirente estaría presente en Gran Canaria y muy residualmente en La Palma. En cualquier caso, se aportarán también las cuotas de este mercado a nivel autonómico.

5.2.2. Mercado de transporte discrecional de viajeros en autobús

- (40) No hay precedentes que hayan analizado este mercado, si bien, al igual que en el análisis de los anteriores mercados, la inexistencia de sustituibilidad entre islas por el lado de la oferta llevaría a la consideración de un ámbito insular²²

¹⁹ De acuerdo con la notificante, en el caso de los centros educativos públicos no universitarios que cuenten con este servicio, la entidad que suscribe el contrato de servicios y que fija las condiciones del contrato es la Consejería de Educación del Gobierno de Canarias

²⁰ En este sentido, la propia notificante destaca que *“La licitación a contratos de servicios de transporte regular de uso especial depende nuevamente del diseño de los pliegos de cada licitación, los requisitos de solvencia, condiciones de ejecución y fundamentalmente la disposición de medios en tanto que no es posible realizar grandes inversiones que no se amortizarán.”* Lo anterior indica que es condición necesaria la disposición de un determinado número de autobuses con los que prestar el servicio de forma inmediata si la empresa resulta adjudicataria del contrato de servicios.

²¹ La notificante destaca que, si bien existe un mercado de compraventa de vehículos usados con edad inferior a 18 años, estos vehículos usados no disponen de elementos técnicos que suelen considerarse criterios de evaluación – vehículos de bajas emisiones – ECO-, vehículos con cinturones de seguridad...

²² De acuerdo con la propia notificante, estos contratos de carácter privado son suscritos por la demandante (en este caso, la agencia de viajes adjudicataria del contrato del IMSERSO) con *“los operadores locales que considera en las distintas zonas geográficas”*, lo cual confirmaría que la disponibilidad de autobuses de forma inmediata y en las proximidades a la zona donde se pretende prestar el servicio son un factor determinante a la hora de demandar el servicio.

- (41) Así lo confirma la notificante al afirmar que, dado que el transporte discrecional se caracteriza por su estacionalidad (en concreto, en Canarias está directamente vinculado a la actividad turística), no es económicamente viable que un vehículo se dedique en exclusiva a prestar servicios de transporte discrecional y menos si hay que trasladarlo a una isla incurriendo en cuantiosos gastos y trabas burocráticas y luego afrontar iguales dificultades para su retorno.
- (42) Por tanto, en el presente caso, la captación de clientes de transporte discrecional – principalmente agencias de viajes y turoperadoras- se realiza por empresas que disponen de flota en el lugar en que han de prestarse los servicios, lo que confirmaría ausencia de sustituibilidad desde el punto de vista de la oferta²³.
- (43) La adquirida está presente en Gran Canaria, Fuerteventura, Tenerife, La Palma y Lanzarote mientras que la adquirente opera en Gran Canaria. No obstante, se aportarán también las cuotas a nivel autonómico.

6. ANÁLISIS DE MERCADO

6.1. Estructura de la Oferta

- (44) De acuerdo con la notificante, en el mercado de transporte de viajeros en autobús existe gran variedad de oferentes, incluyendo tanto pequeñas y medianas empresas, con alcance local, como grandes grupos de transporte con implantación nacional. Además, se trata de un sector muy atomizado tanto en el territorio nacional como en las Islas Canarias, en el que cientos de empresas de pequeño y mediano tamaño coexisten y compiten directamente con otras de mayor tamaño.
- (45) Según el Observatorio del transporte de viajeros por carretera del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible²⁴, el número de empresas con autobuses autorizados de servicio público viene disminuyendo desde que comienza la serie histórica en 1998. A 1 de enero de 2023 el número de empresas con autobuses autorizados ascendía a 2.776²⁵ en el servicio público y a 749 en el servicio privado.
- (46) Así mismo, algunos de los factores que pueden marcar diferencias entre competidores en el mercado del transporte de viajeros tienen que ver con la estructura de costes de los servicios de transporte de viajeros. En este sentido, la parte notificante destaca como factores determinantes:

²³ Incluso, según la notificante, tampoco existiría sustituibilidad desde el punto de vista de la demanda, ya que resultaría poco probable que una agencia de viajes solicitara servicios de transporte discrecional a empresas sin presencia en una zona ya que suelen demandar los servicios de empresas que hacen difusión publicitaria de su presencia en un territorio concreto.

²⁴ <https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/servicios-al-transportista/observatorios-del-transporte/observatorios-del-transporte-de-viajeros-por-carretera>

²⁵ Mientras que en 1998 había 4.734 empresas en el sector público y 613 en el privado.

- (i) La eficiencia operativa en la gestión de los costes directos como el consumo de combustible, mantenimiento y amortización del vehículo.
 - (ii) La eficiencia en la gestión del personal de conducción, dietas y tiempos de presencia. Asimismo, la implantación de políticas de igualdad y conciliación es un foco de atracción de nuevos empleados y retención de talento que puede influir en la competitividad de las empresas.
 - (iii) La gestión efectiva de la flota, incluyendo la financiación del vehículo y la planificación de las rutas, que no solo impactaría en los costes sino también en los tiempos de operación.
 - (iv) La negociación de las pólizas de seguros y sus condiciones económicas podría influir tanto en los costes como en la protección financiera de la empresa ante accidentes.
 - (v) Otros factores como la innovación tecnológica, la inversión en sostenibilidad, la negociación con proveedores, el tamaño de la flota y el mejor aprovechamiento de las economías de escala, así como la política de mantenimiento preventivo también son factores clave para la competitividad en este mercado.
- (47) Así mismo, según apunta la notificante, el sector del transporte de viajeros en autobús es muy dinámico y la investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) es fundamental para apostar por la digitalización y la movilidad sostenible. Una inversión sostenida y constante en investigación permite a las empresas de este sector poder adaptarse a las demandas cambiantes de los consumidores, integrando tecnologías avanzadas, como la electrificación de flotas, la implementación de sistemas inteligentes de gestión y la mejora de la eficiencia operativa²⁶.
- (48) De acuerdo con la notificante, NEXCON sería la principal empresa a nivel nacional, siguiendo una tendencia creciente durante los últimos años. A continuación, la tabla recoge las cuotas en términos de volumen (número de pasajeros) y valor (facturación) del mercado de transporte público de viajeros de autobús, incluyendo el transporte regular como el discrecional, a nivel nacional

²⁶ Algunas de las principales actuaciones que se podrían destacar en este campo son: (i) La inversión en vehículos de tecnologías alternativas de motores de combustión, como gas natural comprimido (GNC), híbridos y 100% eléctricos, así como en la evolución y desarrollo de vehículos autónomos, (ii) mejora de las herramientas de gestión (mantenimientos predictivos, optimización de las operaciones), (iii) desarrollo de nuevos modelos de negocio apoyados en el uso de tecnologías digitales (transporte a la demanda, micromovilidad, etc.), (iv) gestión de plataformas tecnológicas y (v) gestión de los canales e información al cliente con un mayor despliegue de las ventas digitales, renovación y mejora de los canales, información al cliente en tiempo real y definición de nuevos productos y servicios de movilidad sostenible.

| Tabla 1. Mercado nacional de transporte de viajeros en autobús ²⁷ | | | | | | |
|--|-----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Empresa | 2020 | | 2021 | | 2022 | |
| | Valor | volumen | Valor | volumen | Valor | volumen |
| NEXCON | [10-20]% | [5-10]% | [10-20]% | [5-10]% | [10-20]% | [5-10]% |
| GRUPO 1844 | [0-5]% | [0-5]% | [0-5]% | [0-5]% | [0-5]% | [0-5]% |
| Cuota Conjunta | [10-20]% | [5-10]% | [10-20] | [5-10]% | [10-20]% | [5-10]% |
| GRUPO AVANZA | [5-10]% | n/d | [5-10]% | n/d | [5-10]% | n/d |
| MOVENTIS | [0-5]% | n/d | [0-5]% | n/d | [0-5]% | n/d |
| RESTO | [70-80]% | n/d | [70-80]% | n/d | [70-80]% | n/d |
| Total mercado | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

FUENTE: Notificación

6.1.1. Mercado de transporte regular de viajeros en autobús

6.1.1.1. Transporte regular permanente de uso general

- (49) Como se ha descrito en apartados anteriores, este tipo de servicios están regulados por la LOTT y delimitados por el proceso de licitación establecido. En este sentido, la parte notificante afirma que las concesiones administrativas son importantes porque aseguran la estabilidad de la empresa concesionaria durante el tiempo de su duración²⁸, permitiendo a las empresas el retorno de las inversiones realizadas para poder prestar los servicios de que se trate.
- (50) Por un lado, según la información aportada por las partes en relación con el transporte interurbano en las Islas Canarias, entendido como el que tiene lugar entre distintos municipios, actualmente existen 12 contratos de concesión de servicios de transporte regular de uso general de ámbito interurbano que saca a concurso el Cabildo Insular de cada una de las islas.
- (51) En el caso del transporte urbano de viajeros, es de competencia municipal, siendo adjudicado mediante un proceso de licitación de cada Ayuntamiento (obligatorio para los Ayuntamientos con más de 50.000 habitantes, potestativo para el resto).
- (52) La adquirida se encuentra presente en el segmento urbano en el municipio de Puerto del Rosario (concesión otorgada por el ayuntamiento), y en el

²⁷ La cuota en valor medida en volumen de facturación y la de volumen en número de pasajeros.

²⁸ La duración de los contratos de concesión de transporte regular de uso general se determina conforme a lo dispuesto en el artículo 4.3 del Reglamento 1370/2007

segmento interurbano prestando el único servicio existente en la isla de Fuerteventura, (en régimen de concesión que le otorga el Cabildo Insular).

- (53) A nivel nacional, la cuota conjunta en 2022 para el mercado de transporte de viajeros regular permanente de uso general, sin distinguir entre segmento urbano e interurbano, inferior al [0-5]%.
 (54) En el segmento de transporte urbano la cuota resultante en 2022 es inferior al **[0-5]%** a nivel nacional y en Canarias; si se atiende al segmento de transporte urbano viajeros en autobús en la isla de Fuerteventura la parte adquirida ostenta una cuota del 100%, siendo la única ruta urbana que se explota en régimen de concesión en la isla.
 (55) Para el segmento de transporte interurbano, la cuota conjunta en 2022 a nivel nacional no supera el **[0-5]%** y a nivel de la Comunidad Autónoma de Canarias tampoco supera el [10-20]%, si bien en la isla de Fuerteventura la parte adquirida ostenta una cuota del 100%, siendo la única ruta interurbana en la isla.

6.1.1.2. Transporte regular de uso especial

- (56) En el caso de los servicios de transporte regular de viajeros de uso especial (como es el caso del transporte escolar en esta operación), se trata de contratos de servicios que se rigen habitualmente por lo previsto en la LOTT y la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP). Generalmente, los servicios de transporte regular de uso especial son objeto de procedimientos de licitación abiertos y ordinarios. En el caso de Canarias, hasta la fecha, las licitaciones se han dividido en tantos contratos como rutas escolares existen por lo que, dado su elevado volumen, no se licitan en un solo concurso, sino en concursos que se convocan en distintos años.
 (57) De acuerdo con la notificante, la cuota conjunta de las partes sería inferior al [10-20]% a nivel autonómico en Canarias, en valor y en volumen²⁹, quedando por delante otro competidor (Amanda, con una cuota del [10-20]%).
 (58) Adicionalmente, la adquirida está presente en la isla de Fuerteventura con una cuota en 2022 del **[80-90]%**³⁰, mientras que ambas están presentes en Gran Canaria:

| Mercado de transporte regular de uso especial en Gran Canaria | | | |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|
| Empresa | 2020 | 2021 | 2022 |
| | Cuota | Cuota | Cuota |
| NEXCON | [20-30]% | [20-30]% | [20-30]% |
| GRUPO 1844 | [5-10]% | [5-10]% | [10-20]% |
| Cuota Conjunta | [30-40]% | [20-30]% | [30-40]% |

²⁹ Cuotas en función de la facturación para todos los posibles mercados de producto y geográficos. Además, dado que la facturación se calcula en función del número de usuarios que utilizarán el servicio, la facturación y el número de usuarios sería proporcional aportando la misma información en cuanto a cuotas de mercado se refiere.

³⁰ Según la notificante, esta cuota es idéntica a la de 2021, y algo menor que la de 2020 (87,34%).

| | | | |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Amanda Bus | [20-30]% | [20-30]% | [20-30]% |
| La Pardilla | [10-20]% | [10-20]% | [10-20]% |
| Total mercado | 100% | 100% | 100% |

6.1.2. Mercado de transporte discrecional de viajeros en autobús

- (59) El transporte discrecional de viajeros, dado que es el que se lleva a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido, en su gran mayoría (y particularmente en las Islas Canarias), es el que se dedica a actividades turísticas o de ocio, (como excursiones, celebración de eventos, etc.) atendiendo a las necesidades particulares del demandante del servicio.
- (60) La cuota resultante a nivel autonómico sería³¹:

| Mercado de transporte regular de uso especial en las Islas Canarias | | | |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|
| Empresa | 2020 | 2021 | 2022 |
| | Cuota | Cuota | Cuota |
| NEXCON | [0-5]% | [0-5]% | [0-5]% |
| GRUPO 1844 | [10-20]% | [10-20]% | [20-30]% |
| Cuota Conjunta | [10-20]% | [10-20]% | [20-30]% |
| Ultramar | [10-20]% | [10-20]% | [20-30]% |
| Total mercado | 100% | 100% | 100% |

- (61) A nivel insular, solamente estaría presente la adquirida en Fuerteventura con una cuota³² del **[40-50]%**³³, en Tenerife (**[10-20]%**)³⁴, en Lanzarote (**[20-30]%**)³⁵ y en La Palma (**[20-30]%**)³⁶, todo ello para 2022. Ambas están presentes en Gran Canaria:

| Mercado de transporte regular de uso especial en Gran Canaria | | | |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|
| Empresa | 2020 | 2021 | 2022 |
| | Cuota | Cuota | Cuota |
| NEXCON | [0-5]% | [0-5]% | [0-5]% |
| GRUPO 1844 | [20-30]% | [20-30]% | [20-30]% |
| Cuota Conjunta | [20-30]% | [20-30]% | [20-30]% |

³¹ En este caso, hay que tener en cuenta que no es posible determinar el número de viajeros correspondiente al transporte de viajeros discrecional que ha ocupado cada vehículo y cada servicio, ya que estos se contratan por unidades de autobuses y no por número de viajeros reales, por lo que las cuotas serán calculadas por facturación

³² Todas estas cuotas han sido calculadas sobre el total de facturación de servicios de transporte discrecional de cada isla. Además, la notificante confirma que la Federación de Transporte de Empresarios de Canarias no dispone del volumen concreto de facturación de servicios de transporte discrecional desglosado por islas, sino del volumen total para Canarias que sería de 175 millones. Por ello, utilizan el número de turistas que viajaron a Canarias en 2022 por isla como indicador para la distribución por cada isla de la facturación del transporte discrecional.

³³ La cuota se ha mantenido muy próxima los últimos 3 años, siendo en 2021 del 47,95%, y en 2020 del 48,2%.

³⁴ La cuota se ha mantenido muy próxima los últimos 3 años, siendo en 2021 del 13,86% y en 2020 del 14,52%

³⁵ La cuota se ha mantenido muy próxima los últimos 3 años, siendo en 2021 del 21,33% y en 2020 del 21,59%

³⁶ La cuota se ha mantenido muy próxima los últimos 3 años, siendo 20,38% en 2021 y 20,41% en 2020.

| | | | |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Ultramar | [20-30]% | [20-30]% | [20-30]% |
| Total mercado | 100% | 100% | 100% |

6.2. Estructura de la Demanda, canales de distribución y precios

6.2.1 Estructura de la Demanda

- (62) Según la notificante, la demanda del **transporte regular de viajeros en autobús** está integrada por las Administraciones Públicas, que establecen concesiones administrativas para los transportes públicos regulares permanentes de uso general (tanto urbanos como interurbanos) y para algunos transportes públicos especiales, como puede ser el escolar. Ahora bien, los clientes finales del servicio son los usuarios que finalmente hacen uso del transporte (sea transporte de uso general o especial, como es el caso de las rutas escolares)³⁷.
- (63) Según la notificante, las Administraciones Públicas que pueden ser contratantes de servicios de transporte público regular de uso general en Canarias, dada su insularidad, son: Cabildos insulares, Autoridad de Transporte Público de Gran Canaria³⁸ o Ayuntamientos.
- (64) Por otro lado, según la notificante, las Administraciones Públicas que pueden ser contratantes de servicios de transporte público regular de uso especial en Canarias son: la Consejería de Educación³⁹ (respecto a los contratos de transporte a centros educativos públicos en todos sus niveles), como en el presente caso, o cualquier Administración Pública de ámbito estatal, autonómico, insular o local que pueda ofrecer servicios de este tipo para sus empleados, transporte a centros penitenciarios o similar.
- (65) En cuanto a la fase en la que se encuentra este mercado de transporte regular de viajeros en autobús, es un mercado maduro de moderado crecimiento. El principal motor de este crecimiento es el aumento de la población⁴⁰ y de la mayor movilidad que demande la misma. De la misma manera, las variaciones del número de turistas que reciben las Islas Canarias representan otra de las principales fuerzas tractoras que explicarían el

³⁷ La notificante considera, para el caso del transporte de uso general (urbano o interurbano), que también existe un cierto grado de sustituibilidad con el vehículo privado, taxis, licencias VTCs, etc. No obstante, esta DC reconoce que las motivaciones de los usuarios finales por las que coger otro servicio (sea taxi o vehículo con licencia VTC) diferente a un autobús público responden a otras circunstancias, sean motivos de urgencia o excepcionalidad, reservando el uso del transporte en autobús para un uso más cotidiano. Esta diferenciación es notoria especialmente atendiendo a la diferencia de precio entre los distintos servicios de transporte.

³⁸ Consorcio integrado por el Cabildo de Gran Canaria, el Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria y el Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana.

³⁹ Según la notificante, las licitaciones convocadas por la Consejería de Educación para el transporte a centros educativos de todas las islas se desglosan en rutas diferenciadas que dan lugar a contratos individualizados. Cada ruta escolar atiende solamente a un centro escolar. No obstante, en casos de centros escolares de más tamaño, pueden existir varias rutas escolares, por distintos itinerarios, que prestan servicios al mismo centro. Por tanto, la licitación se hace de forma individualizada de acuerdo con cada ruta escolar.

⁴⁰ Desde junio de 2018 a junio de 2023 la población de la CC.AA. de Canarias ha pasado de 2.188.314 a 2.224.343 según datos del padrón municipal, lo que representa un crecimiento del 1,6% en 5 años.

dinamismo de la demanda en este sector, aunque en los últimos años ha sufrido un estancamiento⁴¹. Por tanto, la estimación de la tasa de crecimiento es muy moderada en el ámbito del transporte regular de uso general o especial en Canarias, en tanto que no se prevé un incremento relevante de usuarios.

- (66) Para el caso de los **servicios discrecionales** no sujetos a concesión administrativa, la demanda estará constituida por aquellas empresas, particulares o AA.PP⁴², que quieran contratar un servicio de transporte particular tal y como se ha definido anteriormente. Para el caso concreto de la presente operación, la demanda de este tipo de servicios está conformada por empresas privadas adjudicatarias de un concurso con la administración como es el contrato de organización, gestión y ejecución del programa de Turismo Social del IMSERSO para personas mayores.
- (67) Posteriormente, las adjudicatarias de dicho servicio, que suelen ser habitualmente agencias de viajes o agrupaciones de empresas lideradas por agencias de viajes, contratarán con las empresas de transporte un servicio de transporte discrecional. Por tanto, el primer cliente serían las empresas privadas que contratan ese servicio, aunque el demandante final lo constituyan los propios viajeros que lo utilizan.

6.2.2 Determinación de precios

- (68) De acuerdo con la notificante, en los concursos públicos, los niveles de precios (u otras variables económicas como cánones) están fijados en los pliegos de condiciones, sobre los cuales las empresas licitadoras que participan en el concurso presentan sus ofertas, con base en sus respectivos estudios económicos y de demanda y dentro de los límites de la presentación de ofertas que no resulten temerarias. Por tanto, una vez adjudicado un servicio (como es el caso del transporte regular de viajeros en autobús) la actualización de precios depende de lo dispuesto en los pliegos de condiciones⁴³.
- (69) En este sentido, las concesiones administrativas aseguran la estabilidad de la empresa concesionaria durante el tiempo de su duración, permitiendo a las empresas el retorno de las inversiones realizadas para poder prestar los servicios de que se trate.

⁴¹ El número de turistas que visitó Canarias logró su máximo en 2017 alcanzando los casi 16 millones de personas mientras que en 2022 rondó los 14,6 millones. En 2023 se espera que se alcancen cifras prepandemia superando la barrera de los 15 millones. Fuente: FRONTUR (ISTAC).

⁴² La notificante afirma que las Administraciones Públicas que pueden ser contratantes de servicios de transporte público discrecional de viajeros en Canarias son: cualquier Administración Pública de ámbito estatal, autonómico, insular o local que puede ofrecer este tipo de servicios habitualmente relacionados con actividades deportivas, jornadas para cursos, traslado de pacientes, centros de día, visitas culturales, etc.

⁴³ De acuerdo con la notificante, en el caso del transporte regular de uso especial los precios crecerán por aplicación del incremento de IPC de Canarias.

- (70) En cuanto a los precios de los transportes no sujetos a licitación, las partes no tienen constancia de los precios ofertados por sus competidores, pero, atendiendo a su propia praxis, los precios siempre se fijan en función de los costes (combustible, personal, reparaciones, etc.) y siempre van dirigidos a ofrecer a los que contratan este servicio un precio lo más competitivo posible dada la dinámica del mercado.

6.2.3 Canales de distribución

- (71) De acuerdo con la notificante, en relación con los canales y redes de distribución, su importancia varía dependiendo de si se trata de servicios de largo recorrido, regional o urbano reflejando de ese modo la importancia de adaptarse a las características especiales de cada segmento. De acuerdo con la notificante, la digitalización y facilidad de acceso son aspectos claves en la estrategia de distribución de las empresas en este sector.
- (72) En general, la distribución de estos servicios entre los clientes de las empresas de transporte de viajeros por carretera se realiza a través de los siguientes canales: (i) venta online a través de las páginas web, Apps, (ii) plataformas de reservas online, (iii) agencias de viajes y otros colaboradores, (iv) sistemas de venta telefónica, (v) mostradores públicos y privados de venta de billetes y máquinas expendedoras o (vi) sistemas de venta a bordo en vehículos. En este sentido, la distribución es efectuada mayoritariamente por las propias empresas u otras de sus respectivos grupos.

6.3. Barreras a la entrada y competencia potencial

- (73) Cualquier empresa puede dedicarse al transporte de viajeros por carretera pero en el ámbito del transporte regular permanente de uso general de viajeros en autobús, la forma en que tiene lugar la competencia viene determinada por la articulación del proceso competitivo mediante concursos que convocan las Administraciones Públicas y que culminan en la adjudicación del contrato de transporte a la oferta ganadora. En este sentido, según el Estudio (E/CNMC/006/19)⁴⁴, las principales restricciones a la competencia existentes en el mercado tienen que ver con el diseño de los pliegos de licitación⁴⁵ o la duración de las concesiones⁴⁶.
- (74) Adicionalmente, la notificante apunta que existe una barrera económica constituida por la adquisición o financiación de los vehículos necesarios para

⁴⁴ Estudio sobre el transporte interurbano de viajeros en autobús elaborado por la CNMC en 2019. En su apartado 4. Análisis del sistema concesional desde el punto de vista de la competencia y la regulación económica eficiente.

⁴⁵ Por ejemplo, vinculadas al tamaño de los contratos y la división en lotes. Es decir, las concesiones de gran tamaño que comporten unas mayores exigencias de solvencia para los licitadores, dificultando la presentación de ofertas de aquellos de menor dimensión restringiendo con ello la competencia por el mercado.

⁴⁶ El plazo de duración de las concesiones representa la barrera regulatoria más importante de acceso al mercado, ya que la exclusividad del contrato impide la competencia de otros operadores hasta la finalización de este. La duración del contrato debe responder a un equilibrio entre la recuperación de las inversiones a las que debe hacer frente el contratista y la necesidad de licitar los servicios periódicamente, para garantizar que el usuario se beneficia en todo momento de la tarifa y expediciones más ventajosas.

prestar los servicios. Además, existen unos requisitos de solvencia técnica, unas condiciones de ejecución de estos, unos niveles de inversión requeridos y una rentabilidad esperada conforme a los parámetros propios de cada licitador.

- (75) En el caso del transporte discrecional, la obtención de una autorización administrativa para ejercer la actividad sería el único requisito necesario para poder operar, dado que no existe un proceso adjudicador por parte de la Administración pública para poder proveer ese servicio. No obstante, el mencionado estudio de la CNMC citado anteriormente señala que existe una barrera administrativa de escasa entidad para obtener las licencias oportunas con las que operar en estos mercados.
- (76) Por otro lado, según la notificante, es altamente improbable que una empresa que no disponga de flota en el territorio de prestación del transporte de uso especial licite a este tipo de servicios, algo que no ocurriría para el caso del transporte de uso general⁴⁷. Esto se debe a que, en el caso del transporte de uso especial, no es económicamente viable poner a disposición un vehículo para prestar exclusivamente servicios de transporte escolar, por ejemplo, dada la configuración de los servicios – horarios, distancias a recorrer, tipos de licitación exiguos y costes laborales y de amortización/financiación de flota-. Lo mismo ocurre, según la notificante, para el caso del transporte discrecional.

7. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (77) La presente operación supone la adquisición de control exclusivo sobre GRUPO 1844 por parte de NEXCON.
- (78) En el mercado de transporte de viajeros regular permanente de uso general no se producen solapamientos en ninguno de los escenarios analizados.
- (79) Con respecto al mercado de transporte regular de viajeros de uso especial, en la isla de Fuerteventura solo está presente la adquirida, superando el [30-40] % ([80-90] %), siendo en la isla de Gran Canaria donde están presentes ambas partes. En esta localización se produce una adición moderada ([10-20] %) y la cuota resultante supera levemente el [30-40] % ([30-40] %).
- (80) Existen además otros operadores, siendo la cuota del primer y segundo competidor, [20-30] % y [10-20] %, respectivamente, que estarían en disposición de poder competir por el mercado, es decir, podrían ganar las licitaciones en caso de que las ofertas por parte de la entidad resultante presentasen un empeoramiento de las condiciones, actuando, por tanto, como elemento disciplinador.

⁴⁷ En el transporte de viajeros regular de uso general, los pliegos suelen prever períodos de inicio de la prestación del servicio lo suficientemente largos para que los operadores- con presencia o no en el territorio objeto de la licitación - puedan encomendar la fabricación y recepción de la flota precisa.

- (81) Por último, en el mercado de prestación de servicios de transporte discrecional por carretera a pasajeros, en las islas de Fuerteventura ([40-50]%), Tenerife ([10-20]%), Lanzarote ([20-30]%) y La Palma ([20-30]%) únicamente estaría presente la adquirida, por lo que la operación supondría el cambio de un operador por otro. Ambas están presentes en Gran Canaria, con una cuota conjunta del [20-30]% (con adición del [20-30]%), por lo que la adquirente pasa a ostentar prácticamente la cuota que ya tenía la adquirida, con un incremento inferior al [0-5]%. Por ello, la operación no alteraría prácticamente la estructura competitiva del mercado y quedarían otros competidores, como Ultramar ([20-30]%) con una cuota similar en el mercado de transporte discrecional en Gran Canaria, que estarían en condiciones de ejercer presión competitiva.
- (82) Teniendo en cuenta todo lo anterior, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia en los mercados analizados, por lo que es susceptible de ser **autorizada en primera fase sin compromisos**.

8. 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.

Por otra parte, teniendo en cuenta la práctica de la CNMC y lo establecido en la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), esta Dirección de Competencia considera que, en el presente caso, de la cláusula de no competencia excede lo recogido en la citada Comunicación, en lo que respecta a la prohibición al vendedor de participar en empresas que compiten con la adquirida sin que le otorgue control, así como de realizar actividades en zonas geográficas en las que no estaba presente. Asimismo, excede también su ámbito temporal al superar los 2 años establecidos en la Comunicación. Por ello, se considera que la cláusula de no competencia va más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada y no deberá considerarse necesaria ni accesoria, quedando por tanto sujeta a la normativa general aplicable a los pactos entre empresas.