



## INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

**N-06127**

**DOUGHTY HANSON / AVANZA**

Con fecha 13 de diciembre de 2006 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición del control exclusivo de AVANZA AGRUPACIÓN PARA EL TRANSPORTE, S.A. (AVANZA) por parte de DOUGHTY HANSON & CO. LIMITED (DOUGHTY HANSON).

Dicha notificación ha sido realizada por DOUGHTY HANSON 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 Servicio 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 al Tribunal de Defensa de la Competencia, se levante la suspensión de la ejecución de la operación.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **13 de enero de 2007**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

### **I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**<sup>1</sup>

La operación notificada consiste en la adquisición del control exclusivo de AVANZA AGRUPACIÓN PARA EL TRANSPORTE, S.A. (AVANZA) por parte de DOUGHTY HANSON & CO. LIMITED (DOUGHTY HANSON), mediante adquisición de la totalidad de su capital social.

Dicha operación se instrumenta mediante un contrato de compraventa de fecha 12 de diciembre de 2006<sup>2</sup>, como consecuencia de un proceso previo de subasta de AVANZA. A tenor de dicho contrato, los vendedores enajenan el [ $> 50\%$ ]% del capital social de AVANZA<sup>3</sup>, adquiriendo el comprador el control exclusivo de la misma.

<sup>1</sup> Se insertarán entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto se ha declarado confidencial.

<sup>2</sup> Las partes firmantes son: [...] como adquirente y [...], como vendedores.

<sup>3</sup> El [...] % restante corresponde a [...].



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**

En el Acuerdo de Compraventa se establece un pacto de no competencia por el que ni los vendedores, ni sus accionistas, ni ninguna de las sociedades que conforman sus respectivos grupos podrán negociar bajo ninguna fórmula, licitar, ni participar de forma alguna en la licitación, de cualquier concurso o proceso que convoquen o abran las administraciones competentes para el otorgamiento de una prórroga, de una renovación o de una nueva concesión, contrato o autorización respecto de las concesiones, contratos o autorización de los que son titulares las sociedades adquiridas en [...].

La duración de esta prohibición es de [<3 años], exceptuándose de la misma [...].

### **II.2 Cláusula de no captación**

El acuerdo comprende un pacto de no captación por los vendedores de empleados o directivos de las sociedades adquiridas que estuviesen empleados en un trabajo de dirección o que exija capacitación específica durante [...] previos al cierre de la operación. La duración de este pacto es también de [< 3 años] desde 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 de 5 de marzo de 2005 (DOUE 2005/C 56/03) en consideración de este Servicio, el contenido y duración de las cláusulas de inhibición de la competencia y de no captación mencionadas 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. “DOUGHTY HANSON & CO. LIMITED” (DOUGHTY HANSON)**

DOUGHTY HANSON es una sociedad gestora de fondos de capital privado (*private equity*) domiciliada en el Reino Unido<sup>4</sup>. Gestiona en la actualidad siete fondos: dos de ellos invierten en

<sup>4</sup> Existen precedentes de casos comunitarios y nacionales relativos a la cartera de sociedades de DOUGHTY HANSON, entre los que cabe citar: Caso M.2035 Doughty Hanson/Ranas Hovis McDougall en 2000, M.2849 Doughty



actividad inmobiliaria en Europa, uno en alta tecnología y los otros cuatro son fondos generales de capital privado que tienen participaciones de control de compañías en distintos sectores<sup>5</sup>, si bien la notificante señala que ninguna está presente en el mismo sector que la sociedad adquirida ni en ningún sector relacionado. Los propietarios últimos de DOUGHTY HANSON son D. [...] y D. [...]<sup>6</sup>.

DOUGHTY HANSON instrumentará la presente operación a través de [...]. El ejercicio de los derechos de voto y, por tanto, del control en AVANZA se realizará a través de [...].

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

<b>VOLUMEN DE VENTAS DE DOUGHTY HANSON<sup>7</sup></b> (en millones de euros)			
	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Mundial	[> 5.000]	[< 5.000]	[> 5.000]
Unión Europea	[> 250]	[> 250]	[> 250]
España	[> 60]	[> 60]	[> 60] <sup>8</sup>

Fuente: *Notificación*

#### **IV.2 AVANZA AGRUPACIÓN PARA EL TRANSPORTE, S.A. (AVANZA)**

AVANZA es una sociedad que nació como resultado de la integración de Auto Res, S.L., Transportes Urbanos de Zaragoza, S.A. y Viguesa de Transportes, a las que se unieron, en abril de 2003, los activos que constituían el negocio de La Sepulvedana, S.A. (concesiones y autobuses)<sup>9</sup>.

AVANZA tiene como actividad principal la prestación de servicios de transporte de pasajeros por carretera en todo el territorio español y la explotación de estaciones de autobuses. En concreto, presta servicios de transporte urbano, interurbano de corto y largo recorrido, discrecional, escolar y laboral. Opera distintos tipos de líneas regulares permanentes de uso general:

- Transporte de viajeros urbano, siendo titular de [...] concesiones urbanas<sup>10</sup>.
- Transporte de viajeros regional, siendo titular de [...] concesiones interurbanas<sup>11</sup>.

Hanson/ATU Group en 2002, M. 3319 Doughty Hanson/Saft en 2003, M.3508 Doughty Hanson/Balta en 2004, M.3918 Doughty Hanson/Moeller en 2005, M. 4377 Doughty Hanson/Caudwell Group Mobile Distribution Business en 2006 y Expediente N-06066 Doughty Hanson/USC Europe del SDC en 2006.

<sup>5</sup> Debe señalarse, que una vez se materializa la participación de un fondo en una compañía, el fondo no tiene influencia en la gestión de la misma, sino que dicha influencia la ejerce DOUGHTY HANSON por sí misma o a través de una sociedad designada a tal efecto.

<sup>6</sup> Dichas personas físicas ejercen [...], sin que la notificante señale ingresos en España derivados de las mismas.

<sup>7</sup> El volumen de ventas del ejercicio 2005 incluye proforma el correspondiente a las sociedades en las que DOUGHTY HANSON ha adquirido control con posterioridad al cierre del mismo.

<sup>8</sup> Este volumen de ventas corresponde a las sociedades controladas por DOUGHTY HANSON que obtienen ingresos en España: [...]

<sup>9</sup> Según la notificante, las concesiones adquiridas se integraron en Avanza Líneas Urbanas, S.A. Por otro lado, no se enajenó la concesión [...], que permaneció en La Sepulvedana, S.A.

<sup>10</sup> [...]

<sup>11</sup> [...]



- Transporte de viajeros de larga distancia, siendo titular de [...] concesiones estatales<sup>12</sup>.
- Transporte internacional de viajeros, operando la ruta [...].

Además, es titular de [...] concesiones para la explotación de estaciones de autobús<sup>13</sup>.

Las empresas participadas pertenecientes al grupo dedicadas al transporte de viajeros son las siguientes:

- Llorente Bus, S.L.
- Autobuses Salmantinos, S.L.
- Victoriano Caballero, S.A.U.
- Transportes Ciutat Comtal, S.A.
- Auto Res, S.L.U.
- Viguera de Transportes, S.L.
- Transportes Urbanos de Zaragoza, S.A.U.
- Avanza Líneas Interurbanas, S.A.U.
- Larrea, S.A.U.
- Doaldi, S.A.U.
- Seal, S.A.U.

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

<b>VOLUMEN DE VENTAS DE AVANZA</b> (en millones de euros)			
	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Mundial	[< 5.000]	[< 5.000]	[< 5.000]
Unión Europea	[< 250]	[< 250]	[< 250]
España	[> 60]	[> 60]	[> 60]

Fuente: Notificación

## V. MERCADOS RELEVANTES

### *Marco regulador*

Uno de los rasgos característicos del sector del transporte es el amplio abanico de modelos regulatorios y, por tanto, la heterogeneidad de las estructuras competitivas. En algunos países ha primado la propiedad pública y otros presentan operadores fundamentalmente privados, algunos se han decantado por la competencia en el mercado y otros por el mercado.

El marco regulador del transporte de viajeros por carretera en España<sup>14</sup>, que ha registrado distintas modificaciones, alguna de ellas muy reciente, está integrado por la Ley 16/1987, de 30 de

<sup>12</sup> [...]  
<sup>13</sup> [...]

<sup>14</sup> La notificante señala que actualmente se promueve un borrador de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte público de pasajeros en tren y por carretera que, si finalmente se aprueba, podría afectar al régimen legal establecido en la legislación española.



julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)<sup>15</sup>, desarrollada por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT)<sup>16</sup>.

La LOTT regula en sus artículos 5 al 8 el régimen de competencia y la coordinación con las CCAA. Establece que los tráficos que se realicen entre localidades pertenecientes a distintas CCAA son competencia del Ministerio de Fomento, mientras que los que unen dos localidades de la misma CCAA son competencia de esa CCAA.

La LOTT clasifica el transporte de viajeros por carretera en servicios de transporte público, que se prestan por cuenta ajena mediante retribución económica, y privado, que se prestan por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

A su vez, dentro del transporte público, distingue entre:

- Transporte regular, es decir, el que se presta dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados. Este, a su vez, puede ser, según la Ley:
  - Permanente: se presta de forma continuada, para atender necesidades de carácter estable, pudiendo ser de uso general<sup>17</sup> o de uso especial<sup>18</sup>.
  - Temporal: 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–.
- Discrecional, es decir, el que se presta sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Para desarrollar cualquier actividad relacionada con el transporte público de viajeros por carretera se ha de obtener la condición de empresa autorizada de transporte y, adicionalmente, atendiendo al tipo de transporte que se preste, se requerirá disponer de concesión administrativa o de autorización administrativa.

La LOTT establece que los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general tienen el carácter de servicio público de titularidad de la Administración, mientras que el resto de los transportes públicos se consideran actividades privadas. Así, para los primeros establece un régimen de concesión administrativa.

Estas concesiones, que se otorgan a las empresas, son exclusivamente para servicios predeterminados de carácter lineal<sup>19</sup> y pueden referirse a servicios que comunican ciudades

<sup>15</sup> Modificada parcialmente por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social y la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera.

<sup>16</sup> Modificado parcialmente por el Real Decreto 858/1994, de 29 de abril, el Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, el Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, el Real Decreto 997/1988, de 14 de mayo y Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, que ha entrado en vigor el día 16 de noviembre de 2006.

<sup>17</sup> El transporte público regular, permanente de uso general está orientado a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

<sup>18</sup> El transporte público regular permanente de uso especial va dirigido a servir exclusivamente a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares o grupos homogéneos.

<sup>19</sup> No obstante, se contempla también el otorgamiento de concesiones zonales para todos los servicios regulares permanentes o temporales de uso general o especial que hayan de prestarse en una determinada zona.



localizadas en diferentes Comunidades Autónomas (son competencia del Ministerio de Fomento), servicios que comunican ciudades dentro de una misma Comunidad Autónoma (son competencia de la Comunidad Autónoma), servicios dentro del área metropolitana (competencia de la autoridad local, resultando de aplicación la legislación autonómica, si existe).

Los transportes públicos regulares de uso general de bajo índice de utilización, los regulares de uso especial y los regulares temporales deben ser objeto de autorización administrativa especial. Por su parte, los transportes públicos discrecionales de viajeros están sujetos al régimen jurídico de autorización administrativa -autorización que se concede a las empresas-.

Por lo que se refiere al transporte internacional, el de carácter discrecional está liberalizado, exigiéndose únicamente una licencia comunitaria<sup>20</sup> y el de carácter regular no está definido como servicio público, por lo que no precisa de concesión para su prestación, pero sí precisa del acuerdo de las condiciones de paso de los países por los que transcurre la línea.

## **V.1 Mercado de producto**

Como se ha señalado, la LOTT establece que únicamente el transporte regular permanente de uso general está sujeto al régimen de concesión para su prestación, mientras que el resto de los servicios de transporte pueden ser prestados libremente por cualquier empresa que haya obtenido el título habilitante de empresa de transporte que está debidamente reglado.

Existen diversos precedentes nacionales<sup>21</sup> relativos a la actividad de transporte de pasajeros por carretera que identifican un mercado de concesiones para el transporte regular de pasajeros por carretera en el que la competencia se produce "por el mercado". Así, el TDC, en el Informe C45/99 ALIANZA BUS/ENATCAR, destacó que el transporte de viajeros regular permanente de uso general se caracteriza porque cada línea regular presenta características que condicionan seriamente su sustituibilidad con otros productos.

En el citado Informe, el TDC llegó a la conclusión de que los transportes discrecional y regular surgen para satisfacer demandas diferentes y que, aunque es posible que una ruta regular coincida con un trayecto discrecional en un momento concreto y coyuntural determinado, no es algo habitual, por lo que no pueden ser considerados servicios sustitutivos. Por ello, entre otras consideraciones, el TDC concluyó que el servicio discrecional de transporte de viajeros por carretera había de considerarse como un mercado distinto del correspondiente al transporte regular.

Debido a que el servicio de transporte regular permanente de uso general se caracteriza porque se presta mediante rutas<sup>22</sup>, ello podría llevar -desde el punto de vista de la sustituibilidad de la demanda- a plantear que cada una de esas rutas constituye un mercado relevante, ya que para el usuario no existe ninguna sustituibilidad entre rutas diferentes. En tal caso, cabe considerar la existencia de posibles medios alternativos para cubrir cada una de las rutas. Para determinadas rutas el servicio podría prestarse también por uno o varios modos de transporte alternativos -tren, avión y autobús-.

---

<sup>20</sup> Las normas comunitarias en materia de transporte internacional de viajeros quedan recogidas en el Reglamento 684/92, modificado por el Reglamento 11/98, que distingue, por una parte, los servicios regulares en régimen de autorización y, por otra parte, los regulares especializados y discrecionales que no necesitan autorización, además de los servicios por cuenta propia y crea la licencia comunitaria para desarrollar el transporte internacional.

<sup>21</sup> Expediente TDC C-45/99 Alianza Bus/Enarcar, Expediente SDC N-05091 NEG/GTI/TURYEXPRESS/DABLIU

<sup>22</sup> Sintiende por ruta la conexión fija entre diversos puntos con un calendario establecido de antemano.



En el transporte interurbano no parece existir, en general, una sustituibilidad plena entre tren, avión y autobús dada la menor extensión de la infraestructura aeroportuaria y el mayor precio de las tarifas aéreas; por su parte, si bien la red ferroviaria es más extensa que la aeroportuaria, tampoco puede equipararse con la red mallada de carreteras<sup>23</sup>. Incluso en las rutas donde existe infraestructura ferroviaria, la sustituibilidad real entre el tren y el autobús las variables precio y rapidez de desplazamiento pueden condicionar la sustituibilidad entre modos de transporte por el lado de la demanda.

Así, el TDC en el citado Informe llegó a la conclusión de que, aunque se acepte cierta sustituibilidad entre los distintos modos de transporte público -avión, tren y autobús-, ésta no alcanza ni a todas las rutas posibles ni a todos los usuarios de estos servicios por lo que se rechaza como definición del mercado relevante la del “transporte terrestre, tanto en tren como en autobús”. En consecuencia, tampoco se acepta una definición más amplia como es la del “transporte de viajeros”, que incluya también el transporte aéreo.

No obstante, la limitada sustituibilidad entre los tres modos de transporte (carretera, ferrocarril y avión) debe valorarse desde una perspectiva dinámica. Así, la creciente inversión pública para potenciar el transporte por ferrocarril y la liberalización de la actividad de transporte ferroviario de viajeros prevista en España para 2010 podrían conducir a un incremento de la competitividad de este modo de transporte que resulte en una mayor sustituibilidad con el transporte por carretera. También es preciso señalar que el abaratamiento relativo de las tarifas aéreas ha conducido a que determinados trayectos tradicionalmente realizados en autobús o tren puedan realizarse en avión a un precio competitivo y en menor tiempo.

En suma, las modificaciones registradas en los operadores, productos y precios ofrecidos en los distintos modos de transporte hacen razonable considerar que la sustituibilidad intermodal está también sujeta a cambios cuyo análisis, en su caso, puede resultar relevante en función de la naturaleza de la operación.

Por otra parte, ya se ha señalado que en España el servicio de transporte regular permanente de viajeros de uso general es público y se presta en régimen de monopolio mediante concesión administrativa, lo que impide una competencia entre distintos oferentes y, además, el precio viene determinado en la propia concesión. De esta forma, la competencia se produce “por el mercado”, ya que ésta tiene lugar en cada momento en que se celebra un concurso público para la adjudicación de la concesión.

Por ello, el TDC, en su Informe C45/99, subrayó que el transporte de viajeros por carretera regular permanente de uso general es un mercado distinto, peculiar, característico de los sistemas concesionales, en el que el objeto de las transacciones es la propia concesión administrativa a la que se accede por concursos en competencia libre.

Por lo que respecta al transporte urbano en autobús, el TDC señaló el amplio consenso existente en la literatura sobre transporte urbano con respecto a la sustituibilidad con otros medios de transporte, como el metro, en las ciudades donde existe, y el tren de cercanías, de tal forma que podría existir un mercado de producto de servicios públicos de transporte urbano. Por otra parte, dado que en el mercado español estos servicios se prestan en gran parte por empresas públicas y en menor medida por empresas privadas, -adjudicándose los servicios en este último

---

<sup>23</sup> En España, las líneas de tren tienen una longitud total de 14.000km, mientras que el conjunto de las concesiones estatales de autobuses suman más de 75.000km.



caso también siguiendo un régimen concesional- y que las empresas que pueden acceder a la prestación del servicio son, en principio, las mismas que en las líneas de ámbito regional y nacional, cabría considerar un posible mercado constituido por las concesiones locales para el transporte público de pasajeros en autobús urbano, en el que la competencia también se produciría “por el mercado”.

En el presente caso, solamente la empresa adquirida presta servicios de transporte de viajeros por carretera regulares y discrecionales y de transporte urbano, mientras que la adquirente no opera en este sector. Sus ingresos en el último ejercicio económico corresponden en un [...] % a transporte de largo recorrido, un [...] % a cercanías, un [...] % a transporte urbano y un [...] % a la explotación de las estaciones de autobuses<sup>24</sup>.

A la luz de la naturaleza de las Partes y de las consideraciones expuestas, este Servicio no estima necesario cerrar la definición de los posibles mercados de producto. No obstante, analizará la incidencia de la operación notificada en los mercados de transporte de viajeros por carretera regular permanente de uso general y en los segmentos de concesiones estatales y autonómicas de líneas de transporte regular de viajeros por carretera permanente de uso general así como en el de transporte urbano.

## V.2 Mercado geográfico

Tal y como se indica en el Informe del TDC C45/99 ALIANZA BUS/ENATCAR, dentro de las concesiones administrativas puede establecerse la siguiente distinción:

- (i) Líneas urbanas: la competencia para su adjudicación está transferida a las CCAA.
- (ii) Líneas interurbanas: según que el origen y destino final de la línea pertenezca o no a la misma CCAA se distingue entre (ii.1) intra-autonómica e (ii.2) interautonómica.

Desde el punto de vista teórico, cabría considerar que cada ruta de transporte constituye un mercado diferente o establecer grupos de rutas sustitutivas desde la perspectiva de la demanda<sup>25</sup>.

Ahora bien, la existencia de elementos comunes, la sustituibilidad de la oferta o la propia regulación y estructura competitiva de los mercados pueden permitir la definición de mercados más amplios que proporcionen una visión adecuada para el análisis competitivo.

De acuerdo con la notificante, el mercado geográfico relevante en el que AVANZA opera, tanto en el transporte urbano como en el interurbano y estatal, debiera definirse como de ámbito al menos nacional. El marco regulatorio y las condiciones de competencia son similares en todo el territorio español, de manera que los operadores de este sector pueden concursar por las concesiones a nivel nacional.

El TDC, en su Informe C45/99 ALIANZA BUS/ENATCAR, definió el ámbito geográfico del mercado de concesiones estatales para el transporte regular permanente de uso general de dimensión equivalente al territorio nacional.

<sup>24</sup> Se trata de una actividad accesoria a la de la prestación de servicios de transporte regular de pasajeros en autobús. La concesión de una estación de autobús adjudica la gestión de los centros designados para concentrar la llegada y salida de las flotas de autobuses destinadas al transporte público de pasajeros. Los ingresos percibidos por el concesionario proceden de las siguientes fuentes: royalties de los autobuses y los pasajeros, taquillas, servicios de catering y máquinas automáticas de venta de alimentos, alquiler de establecimientos comerciales, oficinas de venta de billetes y parking.

<sup>25</sup> Case IV/M.1100 CGEA/LINJEBUSS.



En el presente caso, dada la posición de las partes y, en particular, la ausencia de la adquirente de los mercados en que opera la adquirida, no es necesario cerrar la definición geográfica exacta de los mercados relevantes, analizándose la operación en el ámbito nacional.

## VI. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS RELEVANTES

### VI.1. Estructura de la oferta

El modelo de funcionamiento del transporte público de viajeros por carretera en España es mixto, predominando la presencia de empresas privadas, salvo el transporte urbano en el que predomina la titularidad pública.

La estructura empresarial del sector está altamente fragmentada contando con la presencia de cerca de 4.000 empresas autorizadas, si bien en los últimos años se está produciendo un proceso de concentración que ha transformado la estructura del sector con la entrada de grupos extranjeros que operan en el mismo sector en sus países de origen y de grupos vinculados al sector de la construcción o al turístico.

Así, según datos facilitados por la notificante, las diez primeras empresas del sector concentran un 23% del negocio de transporte regular.

Del volumen total de negocio generado por las empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera en el ejercicio 2005, según datos facilitados por la notificante<sup>26</sup>, 2.130 millones de euros corresponden al transporte regular de uso general (mercado de concesiones) y 900 millones de euros al transporte regular de uso especial. Por su parte, los ingresos correspondientes a líneas sujetas a concesión se desglosan en [...] millones de euros para líneas de larga distancia (concesiones nacionales) y [...] millones de euros para líneas de cercanías y regionales (concesiones autonómicas).

Por su parte, la última estimación disponible de los ingresos totales del mercado de transporte urbano corresponde al ejercicio 2004, que los cifra en [...] millones de euros incluyendo empresas públicas y empresas privadas concesionarias.

Según la notificante, en España hay unas 110 concesiones estatales de transporte regular permanente de viajeros por carretera y 1.400 concesiones autonómicas, de las que [...] y [...] respectivamente corresponden a Grupo AVANZA.

El siguiente cuadro recoge las cuotas de mercado de transporte regular de viajeros de los principales operadores en España.

TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA EN ESPAÑA				
Empresa	2004		2005	
	Ingresos (M.€)	Cuota -%-	Ingresos (M.€)	Cuota -%-
Grupo Alsa	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Grupo Continental-Auto	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
<b>Grupo Avanza</b>	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
T.I.T.S.A.	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Grupo Damas	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Salcai UTINSA	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Blas y Cía	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Agreda Automóvil	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]

<sup>26</sup> Basados en datos de DBK y del Ministerio de Fomento.

TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA EN ESPAÑA				
Empresa	2004		2005	
	Ingresos (M.€)	Cuota -%-	Ingresos (M.€)	Cuota -%-
CTSA-Portillo	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Grupo Ruiz	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Grupo Jiménez	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Esteban Rivas	---	---	[...]	[0-10]
Otros	[...]	[70-80]	[...]	[70-80]
<b>TOTAL<sup>27</sup></b>	<b>2.740</b>	<b>100</b>	<b>3.030</b>	<b>100</b>

Fuente: Estimaciones de la notificante con base en datos DBK

El Grupo AVANZA representa un [0-10]% de los ingresos derivados del transporte regular de viajeros por carretera en España en 2005 y ocupa la tercera posición, precedido por Grupo Alsa ([0-10]%) y Continental-Auto [0-10]%).

Considerando únicamente el transporte regular de uso general y teniendo en cuenta los ingresos de AVANZA por servicios de largo recorrido y de cercanías/regional, la notificante estima que la cuota de AVANZA en el ámbito de las concesiones estatales es inferior a un [10-20]% y en el segmento de cercanías/regional inferior a un [0-10]%.

En relación a los servicios públicos de transporte urbano, la notificante estima que en el ámbito de las concesiones de transporte urbano en autobús en las poblaciones de más de 100.000 habitantes su cuota es del [0-10]%<sup>28</sup>.

Los principales competidores de AVANZA en España son los grupos Alsa y Continental-Auto. En los últimos años, grupos extranjeros de transporte de pasajeros, compañías constructoras y corporaciones financieras se han incorporado al sector a través de adquisiciones de importantes compañías de transporte regular.

## VI.2. Estructura de la demanda y de la distribución

Los clientes de las empresas transportistas son los usuarios finales del servicio. Según otros precedentes del Servicio ya citados, de acuerdo con los datos proporcionados por el Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera del Ministerio de Fomento de junio de 2005, el número de viajeros transportados en autobús fue de 2.878.950.000 en 2004, de los cuales, el 41% lo fue en transporte interurbano -regular y discrecional- y el 59% restante en transporte urbano.

Por otro lado, la notificante señala que, de acuerdo con datos publicados por DBK de septiembre de 2006, el número de pasajeros que usaron servicios de transporte regular y discrecional en autobús durante el año 2005 fue de 1.217,9 millones, de los que un 76% se refería a transporte regular y un 24% a transporte discrecional.

Por lo que se refiere a los canales de distribución, la venta directa de billetes en taquillas situadas en las estaciones de autobuses constituye la vía de comercialización de mayor peso en el transporte regular por carretera. La venta a través de intermediarios tiene una mayor importancia en el transporte discrecional por carretera.

<sup>27</sup> La estimación del volumen total del mercado procede de DBK y comprende el transporte regular de uso general y el transporte regular de uso especial.

<sup>28</sup> La estimación se basa en el número de habitantes de las poblaciones en las que AVANZA tiene presencia, frente al número total de habitantes de todas las poblaciones españolas que tienen más de 100.000 habitantes con servicios de transporte urbano en autobús.

Adicionalmente, las inversiones efectuadas por las empresas de transporte en nuevas tecnologías está permitiendo que las reservas y/o adquisiciones de billetes por Internet vaya adquiriendo mayor protagonismo, aunque todavía tiene una participación baja en el total de las ventas de billetes.

AVANZA dispone de [...] oficinas de venta de billetes en diferentes estaciones de autobús y ofrece también la venta a través de su página web, en máquinas expendedoras automáticas y [...]. Asimismo, tiene firmados acuerdos comerciales con [...] agencias de viaje para que éstas puedan vender sus billetes.

El principal canal de distribución del transporte urbano son los quioscos y determinadas sucursales bancarias.

### **VI.3.- Fijación de precios**

De acuerdo con el artículo 86 del ROTT, las tarifas aplicables a los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general se establecen en el título concesional y tienen la consideración de máximas, pudiendo cobrar el concesionario a los usuarios cualquier precio inferior a aquéllas.

La administración concedente revisa individualmente cada una de las concesiones, fija anualmente las tarifas aplicables y las actualiza periódicamente. La revisión se produce durante el segundo trimestre de cada año de acuerdo con criterios legalmente definidos, que toman en consideración el IPC del año anterior y un índice basado en el número de pasajeros transportados por kilómetro de ruta.

### **VI.4. Barreras a la entrada y competencia potencial**

La LOTT establece ciertos requisitos de capacidad profesional y económica que deben ser cumplidos por las compañías que presten servicios de transporte regular de pasajeros y actividades auxiliares, añadiendo algunas regulaciones autonómicas requisitos adicionales en sus respectivas regiones.

También es preciso obtener el correspondiente título habilitante en función del tipo de transporte por carretera que se pretenda realizar e inscribirse en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte del Ministerio de Fomento.

Ambos requisitos, según señala la notificante, son fácilmente asumibles por cualquier operador.

Adicionalmente, se indica, como señaló el TDC en su Informe C45/99 ALIANZA BUS/ENATCAR, la existencia de algunas barreras de acceso al mercado de concesiones estatales de transporte público regular permanente de uso general entre las que figuran la existencia de un sistema de concesiones administrativas para la explotación en exclusiva de las líneas, la larga duración de tales concesiones (en aquel momento de entre 8 y 20 años), el riesgo de captura del regulador, la asimetría de la información a favor del concesionario ya instalado, así como los mecanismos legales de modificación de las concesiones<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Permiten ampliaciones o hijuelas; unificaciones de servicios; la inclusión de nuevos tráficos no previstos en la concesión, ampliando así el ámbito de la exclusividad sin concurso previo; el trato preferencial dado al antiguo concesionario al terminar el plazo de vigencia de su concesión y resolver el concurso de la línea que venía explotando hasta ese momento.



Sin embargo, el marco regulatorio considerado en el pronunciamiento del TDC ha sido objeto de modificaciones. Así el período de duración de las concesiones se ha reducido, siendo actualmente de entre 6 y 15 años<sup>30</sup>.

A ello se une la limitación introducida en el artículo 77 del ROTT<sup>31</sup>, por la que el concesionario no podrá solicitar modificaciones en el título concesional hasta que hayan transcurrido tres años desde la formalización inicial del referido título, o dos desde su última modificación, ni cuando falte un período inferior a dos años para la terminación del plazo concesión, lo que reduce la posibilidad de ampliación de las concesiones sin mediar concurso.

Otras modificaciones regulatorias introducidas por la reciente modificación del ROTT, orientadas a incentivar la competencia en el sector, se refieren a las condiciones de acceso al mercado introduciendo la necesidad de que los pliegos de condiciones establezcan módulos objetivos para la valoración de las distintas ofertas y condiciones que garantizan principalmente que en las modificaciones de antiguas concesiones no sometidas a concurso previo se mantenga el equilibrio económico de los supuestos básicos de adjudicación del concurso originario, introduciendo la garantía de que se dé igual relación entre los costes generados por la explotación y su tarifa antes y después de la modificación de la concesión.

Por otra parte, en el presente año 2007 comienzan a vencer concesiones estatales de líneas regulares de transporte por carretera, siendo precisa la convocatoria de nuevos concursos. En todo caso, en 2013 habrán expirado la mayoría de las concesiones que, por tanto, saldrán a concurso. De esta manera, según señala la notificante se abre la posibilidad de entrada de nuevos operadores.

Respecto a la competencia potencial, la notificante señala la entrada reciente de compañías del sector de la construcción y financieras así como del propio sector procedente de otros mercados, como National Express en Grupo ALSA, ACS en Continental Auto y la participación de Connex (Vivendi) en CTSA-Portillo.

## **VI.5 Aspectos cooperativos**

Según la notificante, AVANZA ha celebrado acuerdos de comercialización conjunta a través de su filial Ivensys (que actúa como plataforma de venta de billetes de larga distancia a través de Internet) con [...].

Asimismo, ha firmado acuerdos de billetes combinados [...]

Este tipo de acuerdos es habitual en el sector y, en el caso de AVANZA, representa menos del [0-10]% de su volumen total de ventas.

## **VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN**

La operación de concentración económica consiste en la adquisición del control exclusivo de AVANZA AGRUPACIÓN PARA EL TRANSPORTE, S.A. (AVANZA) por parte de DOUGHTY HANSON & CO. LIMITED (DOUGHTY HANSON), mediante adquisición de la totalidad de su capital social.

<sup>30</sup> Ley 10/2003, de 20 de mayo de 2003. Medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transporte

<sup>31</sup> Modificación introducida por el R.D. 1225/2006 en su apartado cuarenta.



El negocio de AVANZA consiste principalmente en la prestación de servicios de transporte de viajeros por carretera regulares y discrecionales, transporte urbano y la explotación de estaciones de autobuses, negocio en el que la adquirente no está presente.

De esta forma, como consecuencia de la operación notificada no se produce acumulación alguna de cuotas de mercado. Simplemente cambia la titularidad última de las mismas en favor de un operador que no está presente en el mercado español.

La cuota en ingresos del negocio adquirido en el mercado del transporte regular de viajeros por carretera en España es del [0-10]%, precedido por Grupo Alsa ([0-10]%) y Continental-Auto ([0-10]%).

Considerando únicamente el transporte regular de uso general, la cuota en ingresos de AVANZA es inferior a un [10-20]% en el ámbito de las concesiones estatales y a un [0-10]% en el de las autonómicas.

Según la notificante, en España hay unas 110 concesiones estatales de transporte regular permanente de viajeros por carretera y 1.400 concesiones autonómicas, de las que [...] y [...] respectivamente corresponden a Grupo AVANZA.

En relación a los servicios públicos de transporte urbano en autobús, la notificante estima que su cuota en términos de población atendida en el ámbito de las concesiones en localidades de más de 100.000 habitantes es de un [0-10]%.

El acceso a la actividad de transporte de viajeros por carretera está sujeto a determinadas condiciones previas y requisitos de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica determinadas por la regulación sectorial que, no constituyen una barrera insalvable para los operadores del sector.

Adicionalmente, es preciso obtener el correspondiente título habilitante que, en el caso del transporte público regular permanente de viajeros de uso general, viene dado por una concesión administrativa, circunstancia que conforma una barrera de entrada significativa, tal y como señaló el TDC en su Informe C45/99 ALIANZA BUS/ENATCAR. La importancia de dicha barrera venía dada por la duración de las concesiones, la asimetría de la información a favor del concesionario ya instalado, así como los mecanismos legales que permitían la modificación de las concesiones.

Actualmente una parte de estas barreras regulatorias ha sufrido modificaciones orientadas a reducir la duración de las concesiones y la posibilidad de ampliación de las concesiones sin mediar concursos.

Por otra parte, los precios del transporte de viajeros por carretera regular están regulados por las administraciones concedentes.

En conclusión, a la luz de las consideraciones expuestas, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en el mercado considerado.

## **VIII. PROPUESTA**

En atención a todo lo anterior, se propone **no remitir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa 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.