



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-06071

PORTOBAR / A. PÉREZ Y CIA / GRUP MARITIM

Con fecha 27 de julio de 2006 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición por parte de la empresa PORTOBAR CAPITAL LIMITED (en adelante PCL) y A. PÉREZ Y CÍA., S.L. (en adelante PÉREZ Y CÍA) del control conjunto de GRUP MARITIM TCB, S.L. (en adelante GMTCB).

Dicha notificación ha sido realizada por PCL y PÉREZ Y CÍA 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.

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 1443/2001, el Servicio de Defensa de la Competencia requirió del notificante con fecha 11 de agosto de 2006 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada con fecha 21 de agosto de 2006.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **7 de septiembre de 2006**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de la empresa PORTOBAR CAPITAL LIMITED (PCL) y A. PÉREZ Y CÍA., S.L. (PÉREZ Y CÍA.) del control conjunto de GRUP MARITIM TCB, S.L. (GMTCB).

La operación es el resultado de diversos contratos de compraventa de acciones de GMTBC y un Acuerdo Marco de Inversión de fecha 23 de junio de 2006 que contempla determinadas opciones de compra y venta de acciones cuyo ejercicio determina el paso, tras un periodo



transitorio, de una situación de control conjunto sobre GMTBC por parte de PÉREZ Y CÍA y el Grupo 3i a otra de control conjunto de por parte de PÉREZ Y CÍA y PCL.

La ejecución de la operación notificada está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia de España.

II. 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.

III. EMPRESAS PARTÍCIPIES

III.1. “PORTOBAR CAPITAL LIMITED” (PCL)

PCL es una sociedad filial al 100% de DEUTSCHE BANK INFRASTRUCTURE HOLDINGS No. 2 LIMITED (UK) (DEUTSCHE BANK), a su vez filial de la sociedad alemana DEUTSCHE BANK AG. Esta última compañía es la cabecera del Grupo DEUTSCHE BANK.

Este grupo está compuesto por un conjunto de sociedades activas en los sectores bancario y financiero. Sus actividades se estructuran en torno a tres divisiones:

- Banca corporativa y de inversión: se centra en las actividades desarrolladas en los mercados de capitales, crédito y asesoramiento financiero.
- Banca privada y gestión de activos: Comprende a su vez dos segmentos: particulares y empresas y gestión de activos y patrimonios.
- Inversiones corporativas: integra las actividades relativas a la tenencia y gestión de participaciones industriales, participaciones de capital y activos inmobiliarios, incluyendo participaciones en sociedades no cotizadas y en sociedades de capital riesgo.

La facturación del Grupo DEUTSCHE BANK en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es, según las notificantes, la siguiente:

Volumen de ventas del Grupo DEUTSCHE BANK			
(Millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	[>5000]	[>5000]	[>5000]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

III.2 “A. PÉREZ Y CÍA, S.L.” (PÉREZ Y CÍA)

PÉREZ Y CÍA es una sociedad familiar, cabecera de un grupo de empresas cuya actividad principal es la prestación de servicios relacionados con el transporte marítimo de carga. Esta



actividad se estructura en tres áreas: consignación de buques, que constituye su actividad principal; prestación de servicios de estiba; y actividades logísticas¹.

PÉREZ Y CÍA está controlada por [...], titular del [...] % del capital social de Naviera Marítima de Arosa, S.A., que a su vez posee el 56% del capital social de PÉREZ Y CÍA. Según la notificante, [...] no desarrolla ninguna otra actividad empresarial distinta de su participación en Naviera de Arosa, S.A.

La actividad de prestación de servicios portuarios de estiba y desestiba, carga, descarga y transbordo de buques se canaliza fundamentalmente a través de su participación en GMTCB.

La facturación del Grupo PÉREZ Y CÍA en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es, según las notificantes, la siguiente:

Volumen de ventas de GRUPO PÉREZ Y CÍA			
(Millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000] (*)
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250] (*)
España	[>60]	[>60]	[>60] (*)

Fuente: Notificación. (*) Cifra consolidada sin tener en consideración su participación en GMTCB. De conformidad con el artículo 3.2. del R.D. 1443/2001, en la facturación del Grupo PÉREZ Y CÍA, se ha incluido la facturación de NAVIERA MARÍTIMA DE AROSA, S.A. y sus sociedades dependientes, por ser esta última titular del 56% del capital social de PÉREZ Y CÍA.

III.3 “GRUP MARITIM TCB, S.L.” (GMTCB)

GMTCB es la cabecera de un grupo empresarial español formado por un conjunto de sociedades activas en el sector de los servicios portuarios. La actividad principal del grupo es la prestación de servicios de manipulación de carga (estiba, carga, desestiba, descarga y transbordo de buques) en las terminales de las que es concesionaria o en las que participa como accionista de la sociedad concesionaria.

Esta actividad se desarrolla en España, en los puertos de Barcelona, Valencia, Gijón y las Islas Canarias. El Grupo presta servicios igualmente de estiba de contenedores en Brasil, Cuba y Méjico².

Con anterioridad al 23 de junio de 2006, MARITIMA INTERNATIONAL, S.A. (filial de PÉREZ Y CÍA) y GRUPO 3i controlaban conjuntamente GMTCB. En dicha fecha se formalizaron distintos contratos y acuerdos entre los accionistas por los que, tras la salida del capital de Grupo 3i, se establecía una estructura de control transitoria hasta la llegada de un nuevo inversor.

Así, en la actualidad GMTCB se encuentra participada en un 79,1606% por PÉREZ Y CIA, en un 18,7418% por BELAMY HOLDINGS, B.V³ y en un porcentaje minoritario por diversos accionistas que, en conjunto, son titulares del 2,0973% del capital social de GMTCB.

¹ Con carácter accesorio, desarrolla actividades en el sector de los transportes por carretera y los seguros, mediante participaciones en algunas empresas activas en dichos sectores.

² Con carácter accesorio presta servicios de ingeniería y consultoría así como mantenimiento técnico, exclusivamente a sociedades del Grupo.

³ BELAMY pasa tras, el 23 de julio de 2006, a ejercer los derechos de veto que había venido ostentando GRUPO 3i hasta la entrada de un nuevo inversor. Es decir, temporalmente BELAMY y PÉREZ Y CIA. detentan el control conjunto de GMTCB.



La facturación del Grupo GMTCB en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es, según las notificantes, la siguiente:

Volumen de ventas de GRUPO GMTCB			
(Millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

IV. MERCADOS RELEVANTES

IV.1. Mercado de producto

El ámbito en el que se enmarca la presente operación es el de la prestación de servicios portuarios, en concreto, servicios de estiba en terminales portuarias.

Dichos servicios comprenden la totalidad de las actividades de manipulación portuaria de mercancías objeto del tráfico marítimo, esto es, la estiba⁴, carga, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte.

Este mercado ya fue definido por la Comisión en varias de sus Decisiones⁵ y lo dividió a su vez en dos mercados en función de la forma de transporte de la carga, en la medida en que las necesidades específicas de servicio, instalaciones e infraestructuras para los buques que transportan cada uno de estos tipos de carga difieren. Estos son: prestación de servicios de estiba en carga no transportada en contenedor (graneles) y en contenedor.

En el presente caso, no parece necesario cerrar la definición del mercado de prestación de servicios de estiba de carga convencional (no contenerizada) ya que constituye una actividad residual para GMTCB⁶. Por su parte, PÉREZ Y CIA, tampoco ejerce actividades significativas en este mercado⁷.

Por otra parte, la Comisión Europea ha delimitado el mercado de la prestación de servicios de estiba de carga transportada en contenedor utilizando dos posibles criterios de referencia.

⁴ Se define la estiba como el arte de colocar la carga a bordo para ser transportada con un máximo de [seguridad](#) para el [buque](#) y su [tripulación](#), ocupando el mínimo espacio posible, evitando averías en la misma y reduciendo al mínimo las demoras en el puerto de descarga.

⁵ COMP/M.3829 MAERSK/PONL, COMP/JV.56 HUTCHINSON/ECT, COMPo/JV.55 HUTCHINSON/RCPM/ECT, MAERSK/SEA LAND, etc.

⁶ En 2005 ascendió a menos de [0-20] M.Euros, menos de un [0-10]% del volumen de ventas de GMTCB en dicho año en España.

⁷ Únicamente es titular de una participación del 50% en una sociedad estibadora de carga convencional no contenerizada: ESTIBADORA GALLEGA, S.A., que opera exclusivamente en Vigo y cuya facturación fue de [0-20] M. Euros en 2005.

El primero de ellos es el tipo de buques, diferenciando entre

- Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada para buques de largo recorrido⁸ y
- Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada para buques de corto recorrido⁹

En opinión de los notificantes, esta segmentación del mercado, utilizada por la Comisión en casos referentes a puertos del norte de Europa, resulta difícilmente aplicable a los puertos del sur de Europa y más, concretamente, a los puertos españoles. Y ello porque la totalidad de las terminales de carga de los puertos españoles disponen de infraestructuras que les permiten operar ambos tipos de buques (de largo y corto recorrido), como se deduce del hecho de que todas las terminales de carga tienen ambos tipos de tráfico.

El segundo criterio utilizado es el tipo de servicio prestado. La Comisión ha distinguido entre:

- Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada local (hinterland), es decir, de contenedores de carga transportados directamente desde/hacia un buque hacia/desde el interior de un país (lo que implica que la recta inicial o final del transporte se realiza por tierra, ya sea a través de tren, carretera u otro medio de transporte interior);
- Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada para transbordo (transshipment), esto es, de contenedores destinados a ser transportados en barco hacia otros puertos.

Los notificantes estiman que el criterio del tipo de servicio es el adecuado para las actividades desarrolladas en los puertos del sur de Europa y, en consecuencia, en los puertos que opera la empresa conjunta GMTCB¹⁰.

En cualquier caso, dada la naturaleza de la operación, no este Servicio no estima necesario cerrar la definición del mercado de producto relevantes.

IV.2. Mercado geográfico

El mercado geográfico de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada local (hinterland) viene delimitado por el conjunto de puertos susceptibles de servir a los mismos puntos de un territorio interior. La capacidad de servir a un punto de destino está en función de la distancia a la que dicho punto interior se encuentra respecto de la terminal de contenedores, así como de las infraestructuras disponibles para la descarga y posterior transporte.

En este sentido, a diferencia de lo que ocurre en los puertos del norte de Europa en los que existe un elevado grado de sustituibilidad, en las terminales de España apenas se llevan a cabo actividades de carga local destinada a otros países, salvo Portugal, como tampoco desde las terminales de contenedores situadas en otros países, salvo Portugal, se realizan actividades de

⁸ “Deep sea vessels”, buques que transportan mercancías entre continentes, con una capacidad superior a 3.000 TEUS, unidad de medida internacional utilizada en transporte marítimo de carga equivalente a un contenedor de 20 pies.

⁹ “Short sea vessels”, transporte marítimo de corta distancia, entre puertos situados en el territorio de la UE o entre éstos y puertos situados en países terceros con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.

¹⁰ Esta también es la definición tomada como referencia por el Ente Público Puertos del Estado en la elaboración de sus estadísticas.

estiba de carga destinada a ser transportada por tierra a empresas situadas en España. Esto es debido a la inexistencia de infraestructuras adecuadas para el transporte y desplazamiento de los contenedores por el territorio tras su descarga en el puerto.

En consecuencia, los notificantes consideran que el ámbito geográfico relevante para los servicios de estiba de carga local comprende España y Portugal.

En cuanto a los servicios de estiba de carga para transbordo, los notificantes distinguen dos ámbitos geográficos: el Mediterráneo Occidental¹¹ (puertos de España y Portugal, sur de Francia, Italia y Malta) y las Islas Canarias.

En todo caso, dada la naturaleza de la operación, puede dejarse abierta la definición del mercado geográfico ya que en ninguna de sus posibles delimitaciones la operación supondrá un obstáculo a la competencia.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1. Características y evolución

Los mercados de prestación de servicios portuarios se caracterizan por tener un número relativamente elevado de operadores, tanto de España, la UE o el resto del mundo. Asimismo, son operadores que en muchos casos son empresas multinacionales, con amplios recursos técnicos y financieros, o están integrados verticalmente (casos de Maersk o de Hutchinson).

Por otra parte, se trata de unos mercados que han crecido sostenidamente en los últimos, entre otras razones, por el creciente tráfico marítimo internacional impulsado por el fuerte crecimiento del comercio internacional que ha tenido lugar en los últimos años.

V.2. Estructura de la oferta

V.2.1 Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada local (hinterland)

En este caso, si se toma como dimensión geográfica de este mercado España y Portugal, la estructura de la oferta viene reflejada en el siguiente cuadro:

Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada local (hinterland) en España y Portugal						
EMPRESA	2003		2004		2005	
	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)
Dragados	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]
GMTCB	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
Contemar	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
Tercat (Hutchinson)	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
TCLeixoes	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Sotagus	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]

¹¹ En las Decisiones MAERSK/SEA-LAND y MAERSK/ECT, la Comisión reconoce que el Mediterráneo Oriental constituye un mercado geográfico distinto del Mediterráneo Occidental en este mercado de producto.

Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada local (hinterland) en España y Portugal						
EMPRESA	2003		2004		2005	
	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)
Maersk	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Acciona	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Otros	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]
Total Mercado	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Elaboración propia a partir estimaciones de los notificantes. Incluye puertos españoles y puertos de Lisboa, Leixoes, Sines y Setúbal.

GMTCB es el [...] operador, con una cuota del [10-20]% en 2005, por [...] de Dragados ([20-30]%). No existe adición de cuotas, dado que según las notificantes, DEUTSCHE BANK no está presente ni directa ni indirectamente en este mercado.

Si la dimensión geográfica se restringe a España, la estructura de la oferta viene dada por el siguiente cuadro:

Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada local (hinterland) en España						
EMPRESA	2003		2004		2005	
	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)
Dragados	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%
GMTCB	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%
Contemar	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%
Tercat (Hutchinson)	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Maersk	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Acciona	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Otros	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%
Total Mercado	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de estimaciones de los notificantes en base a las estadísticas publicadas por Puertos del Estado.

En este caso la cuota de GMTCB es del [20-30]% dado que sólo opera en España. Sin embargo, sigue siendo el [...] operador, por [...] de Dragados ([20-30]%).

V.2.2 Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada de transbordo (transshipment)

Tampoco existe en este mercado adición de cuotas alguna dado que DEUTSCHE BANK no está presente.



En el Mediterráneo occidental los principales competidores son:

Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada de transbordo (transhipment) en Mediterráneo occidental						
EMPRESA	2003		2004		2005	
	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)
Eurogate	[...]	[40-50]%	[...]	[40-50]%	[...]	[30-40]%
Maersk	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%
Portsynery	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%
Dragados	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
GMTCB	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Tercat (Hutchinson)	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
PSA	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Otros	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total Mercado	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Elaboración propia en base a estimaciones de los notificantes. Incluye los puertos del Mediterráneo Occidental, esto es: puertos españoles (salvo Canarias), los portugueses de Lisboa, Leixoes y Sines, el puerto francés de Marsella, los puertos italianos de Gioia Tauro, Génova, La Spezia, Livorno y Cagliari, así como el puerto maltés de Marsaxlokk.

GMTCB es el [...] operador, con una cuota reducida del [0-10]% en 2005, a gran distancia de sus principales competidores.

En la Península (España), la cuota de GMTCB es [...] ([0-10]% en 2005), y se sitúa como [...] operador a gran distancia del líder, Maersk ([60-70]%).

Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada de transbordo (transhipment) en Península (España)						
EMPRESA	2003		2004		2005	
	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)
Maersk	[...]	[60-70]%	[...]	[60-70]%	[...]	[60-70]%
Dragados	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%
GMTCB	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Tercat (Hutchinson)	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Acciona	[...]	-	[...]	-	[...]	[0-10]%
Otros	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total Mercado	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de estimaciones de los notificantes en base a las estadísticas publicadas por Puertos del Estado.

En Canarias GMTCB también es el [...] operador, con una cuota del [0-10]%, [...], Dragados ([80-90]%).

Mercado de prestación de servicios de estiba de carga contenerizada de transbordo (transshipment) en Canarias						
EMPRESA	2003		2004		2005	
	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)	VENTAS (Mill. €)	CUOTA (%)
Dragados	[...]	[80-90]%	[...]	[80-90]%	[...]	[80-90]%
Acciona	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
GMTCB	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Otros	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total Mercado	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de estimaciones de los notificantes en base a las estadísticas publicadas por Puertos del Estado.

V.3.- Estructura de la demanda

La demanda de servicios de estiba de carga está formada por el sector empresarial y profesional, un número limitado de compañías navieras y armadores, caracterizado por un creciente grado de concentración y capacidad de negociación.

Igualmente, se caracteriza por la inexistencia de contratos de larga duración y por su creciente especialización, los clientes conocen a los oferentes del mercado y contratan con una u otra compañía en función del precio y la calidad ofrecida.

V.4.- Fijación de precios

En general, la determinación de las tarifas se realiza en atención a cada tipo de cliente y en función de aspectos tales como el volumen de carga, puertos donde opera, etc.

En todo caso debe subrayarse que la regulación en materia portuaria reconoce expresamente a las autoridades portuarias la posibilidad de establecer tarifas por la prestación de servicios portuarios, que tendrán el carácter de máximos¹². La práctica totalidad de las autoridades portuarias en España tienen establecidas tarifas máximas, bien específicas para terminales portuarias de carga en régimen de concesión, o bien aplicables con carácter general a los servicios portuarios prestados en la totalidad de las terminales que integran el puerto. La Autoridad Portuaria competente se encarga tanto de establecer como de revisar periódicamente las tarifas máximas.

El sistema de fijación de precios por los operadores se efectúa por tanto, tomando como referencia las tarifas máximas aplicables, que actúan como límite ineludible en la determinación de los precios de los servicios de estiba prestados por los operadores, garantizando que dichos servicios se presten a precios razonables, esto es, a precios competitivos de mercado.

V.5.- Competencia potencial - Barreras a la entrada

El acceso de las empresas a la prestación de estos servicios en España de estos servicios viene determinado por la concesión de la Autoridad Portuaria del título habilitante o licencia, que será otorgado cuando se cumplan ciertos criterios generales de solvencia técnica, financiera y

¹² Artículos 37.1), 66.2 y 72 de la Ley de Puertos y 61.2 de la Ley 48/2003 que recoge, entre las obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por todos los prestadores de servicios básicos, la de someterse a la potestad tarifaria, cuando proceda, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares por las que se rija el correspondiente título habilitante.



profesional que les permitan hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio en condiciones adecuadas¹³.

Las licencias o títulos administrativos habilitantes tienen carácter temporal y pueden solicitarse en cualquier momento a la Autoridad Portuaria correspondiente. Únicamente, en aquellos supuestos en que, por razones objetivas y justificadas, la Autoridad Portuaria decide limitar el número de prestadores del servicio, las licencias se otorgan mediante concurso. En este supuesto, el plazo de vigencia de las licencias es más breve que el que correspondería si el servicio se prestase en régimen de libre concurrencia. No obstante, las notificantes no tienen conocimiento de que se haya hecho uso de esta posibilidad, al menos en los puertos en los que está activo GMTCB.

La inversión en activos fijos no constituye una barrera infranqueable para el acceso a este mercado, según la notificante, en la medida en que puede asumirse mediante el recurso a la financiación, abierto a cualquier operador. Los notificantes indican que, a comienzos del año 2006, se ha producido la compra del 70% de TERMINAL CATALUNYA, S.A. (TERCAT) por parte del Grupo multinacional de origen chino Hutchison, líder mundial en terminales de contenedores.

Finalmente, cabe señalar que las propias compañías navieras participan con frecuencia en terminales públicas de carga, u operan sus propias terminales de carga, prestando incluso servicios a terceros en competencia con las empresas de estiba.

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de la empresa PORTOBAR CAPITAL LIMITED (PCL) y A. PÉREZ Y CÍA., S.L. (PÉREZ Y CÍA) del control conjunto de GRUP MARITIM TCB, S.L. (GMTCB).

PÉREZ Y CÍA ya venía ejerciendo el control conjunto sobre GMTCB. Por su parte, ninguna de las sociedades que integran el Grupo DEUTSCHE BANK (matriz de PCL) realiza actividades ni tiene participaciones de control en empresas activas en el mercado de la prestación de servicios portuarios de estiba en España o en otros países del Mediterráneo Occidental, en el que opera la empresa conjunta GMTCB. En consecuencia, como resultado de la operación no se producirá ninguna adición de cuotas en los mercados considerados.

La cuota de GMTCB en los mercados de servicios de estiba de carga contenerizada local y de transbordo no es superior al [20-30]% compitiendo con operadores significativos de carácter multinacional, tales como Maersk y Hutchinson, en muchas ocasiones integrados verticalmente, que disponen de una importante capacidad financiera y técnica.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en el mercado.

VII. 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.

¹³ Artículo 63 de la Ley 48/2003.