



NFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA N-05109 PCFC/P&O

Con fecha 16 de diciembre de 2005 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición de THE PENINSULAR AND ORIENTAL STEAM NAVIGATION (“P&O”) por parte de THUNDER FZE, una filial plenamente participada por PORTS, CUSTOMS AND FREE ZONE CORPORATION (“PCFC”), mediante la compra de todo el capital social por medio de una oferta pública de adquisición (OPA) amistosa.

Dicha notificación ha sido realizada por PCFC, 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 a). 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 **16 de enero de 2006**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación consiste en la toma de control exclusivo por PCFC sobre P&O mediante una OPA sobre el 100% de su capital.

Las Partes dieron a conocer las condiciones de la oferta el 29 de noviembre de 2005. La operación se ejecutará en virtud de un Acuerdo sucrito en dicha fecha.

Así, la ejecución de la operación queda sujeta a la condición suspensiva consistente en su autorización por parte de las autoridades españolas de defensa de la competencia. La operación también ha sido notificada en Alemania, Italia, Reino Unido, Australia y Estados Unidos.

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, sobre el control de las concentraciones entre empresas, dado que no se alcanzan los umbrales previstos en su artículo 1.

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 a) de la misma.

III. EMPRESAS PARTÍCIPES

III.1. “PORTS, CUSTOMS AND FREE ZONE CORPORATION” (PCFC)

PCFC es una compañía pública de Dubai constituida con el objeto de agrupar a las diferentes autoridades que operan o regulan las actividades portuarias de Dubai¹.

En la Unión Europea, las actividades de PCFC se centran únicamente en GERMERSHEIM (Alemania), donde opera una terminal interior. En España, PCFC no posee ningún interés o negocio alguno.

El volumen de ventas del adquirente en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del Real Decreto 1443/2001, es el siguiente:

Volumen de ventas de PCFC (en millones euros)			
	2002	2003	2004
Mundial	[<5000] ²	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]*
España	[<60]	[<60]	[<60]

*El negocio en Europa se adquiere en 2005. En el periodo que abarca desde febrero a la actualidad el negocio mencionado ha generado un volumen de ventas aproximado de [...] millones de €.

Fuente: Notificación

¹ Autoridad Portuaria de Dubai (DPA); Dubai Ports internacional FZE (DPI); Autoridad de la Zona Franca de Jebel Ali; Departamento de Aduanas de Dubai y la Corporación del Puerto de Jebel Ali.

Estas autoridades regulan u operan servicios principales (Handling de carga en contenedores, carga general y a granel, Ro/Ro, buques refrigerados, camiones y terminales de pasajeros) y otros servicios (operación de tanques, reparación de contenedores y logística).

² [...]Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto se ha declarado confidencial.

III.2 “THE PENINSULAR AND ORIENTAL STEAM NAVIGATION COMPANY” (P&O)

P&O es un operador internacional de puertos y transporte cuyas acciones cotizan en la Bolsa de Londres. De acuerdo con la notificante, P&O no está controlada por ninguno de sus accionistas.

P&O opera en las siguientes áreas³ mediante las filiales siguientes:

1. Puertos: P&O Ports opera 29 terminales de contenedores y desarrolla operaciones logísticas en más de 100 puertos. Tiene presencia en 18 países. El servicio principal prestado por P&O Ports es el *handling* o manipulación de carga en contenedores, explotando concesiones de larga duración en puertos.
2. Ferries: P&O Ferries transporta mercancías y pasajeros entre el Reino Unido y Francia, Bélgica, Países Bajos, Irlanda y España. Opera una flota de 23 barcos. Las líneas de P&O son las siguientes: Dover-Calais, Portsmouth-Bilbao, Hull-Rotterdam, Hull-Zeebrugge, Larne-Cairnryan Larne-Troon, Liverpool-Dublin, Teesport-Zeebrugge (sólo carga) y Teesport-Rotterdam (sólo carga).

Por otra parte, la adquirida opera en el transporte por carretera y la gestión de cargas a través de P&O FERRYMASTERS, sociedad presente en nueve países que ofrece servicios utilizando su red intermodal. Opera en España mediante su filial P&O FERRYMASTERS S.A. cuya actividad principal es el transporte intermodal de carga desde España al Reino Unido y cuyas ventas representan menos del [...] % del total del negocio logístico en España.

3. Desarrollo inmobiliario: P&O ESTATES tiene intereses inmobiliarios en Estados Unidos, Reino Unido y Europa Continental.

Las actividades de P&O en España se limitan a la prestación de servicios directos de transporte marítimo de mercancías y pasajeros en ferry entre España y el Reino Unido, en particular, en la línea marítima de ferry que conecta Bilbao y Portsmouth. De manera indirecta, algunos españoles, ya sean transportistas o turistas, utilizan otra línea de P&O, que conecta Francia con el Reino Unido: la ruta de Calais-Dover⁴.

La facturación del negocio adquirido en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del Real Decreto 1443/2001, es la siguiente:

³ Recientemente P&O se ha deshecho de las actividades que le quedaban en el negocio del transporte marítimo de contenedores vendiendo P&O NEDLLOYD al Grupo AP MOLLER-MAERSK. Además, el 19 de diciembre de 2005 vendió su negocio de logística del frío a VERSACOLD HOLDINGS CORP.

⁴ P&O ha cerrado sus líneas entre Portsmouth y Francia. Cierta tráfico español podría viajar a través de las líneas de P&O de ROTTERDAM y ZEEBRUGGE. No obstante, las partes consideran que este tráfico es de un valor reducido, que se puede considerar marginal.

Volumen de ventas de P&O (en millones de euros)			
	2002	2003	2004
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 económico en que se produce la operación de concentración analizada es el de los servicios de transporte marítimo regular de pasajeros y carga, analizado por las autoridades españolas de competencia con anterioridad⁵.

Dentro de los servicios de transporte marítimo regular cabe distinguir dos grandes categorías: carga o mercancías y pasajeros.

A su vez, dentro del **servicio de transporte marítimo regular de carga**, se pueden distinguir dos categorías en función de la naturaleza de la carga transportada:

- Transporte de “carga completa” o “graneles”, que abarca mercancías homogéneas cuyo volumen es suficiente para llenar toda o gran parte de la capacidad disponible de un buque que, asimismo, se encuentra especialmente acondicionado para este tipo de mercancías.
- Transporte de “carga fraccionada” o “carga general”, que comprende el transporte de mercancías de naturaleza heterogénea en cantidades pequeñas o medianas, que por sí solas no podrían llenar toda la capacidad de un buque o una parte importante del mismo en condiciones económicamente rentables.

Este tipo de transporte se realiza básicamente en líneas regulares, tanto en contenedores (load on/load off) (lo/lo) -que se embarcan o desembarcan en el buque a través de medios de manipulación vertical, como de grúas-, como bajo la modalidad de “carga rodada” (roll-on/roll-off) (ro/ro), en la que la manipulación de la carga es horizontal, mediante sistemas de rodamiento autopulsado (camiones) o no autopulsado (plataformas con rodamientos).

En relación con la sustituibilidad entre el transporte en carga rodada o en contenedores, la Comisión⁶ ha indicado que en algunas rutas existe cierta intercambiabilidad entre ambas formas de transporte. El Tribunal de

⁵ Expedientes del Servicio N-281 Acciona/Trasmediterránea y N-04006 Balearia/Umafisa y los informes del TDC sobre las mismas operaciones (expedientes C-75/02 y C-84/04).

⁶ Decisión de la Comisión en el Asunto IV/34.446 TRANS ATLANTIC AGREEMENT.

Defensa de la Competencia⁷, por su parte, resalta la indiferencia que muestran la mayoría de las empresas ante las opciones de carga rodada o por contenedor, que utilizan indistintamente.

P&O no presta servicios de transporte de carga completa en España y sólo está presente en el transporte de “carga fraccionada”, en concreto, de carga rodada entre Bilbao y Portsmouth en el *Pride of Bilbao*⁸ e indirectamente, por medio de su línea Calais-Dover.

El notificante indica que, además de los operadores de buques RoRo (ferries), los clientes de carga tienen la posibilidad de transportar la mercancía a través de operadores de buques load-on/load off (LoLo)⁹, existiendo numerosas rutas LoLo entre Reino Unido y España. Asimismo, puesto que la travesía entre Bilbao y Portsmouth dura unas 30 horas, el notificante estima que la carretera e incluso el transporte ferroviario pudieran considerarse sustitutivos de los servicios prestados por P&O entre España y Reino Unido.

No obstante, dada la naturaleza de las Partes, este Servicio no considera necesario cerrar la definición del mercado ya que el análisis de la operación no varía en función de una u otra delimitación. En todo caso, atendiendo a la actividad de la adquirente se analizará, en virtud de los datos suministrados por el notificante, la incidencia de la operación en el segmento más estrecho, esto es, el de servicio del transporte marítimo regular de carga fraccionada.

Por su parte, el **Servicio de transporte marítimo regular de pasajeros**, incluye el transporte de vehículos en régimen de equipaje y el de pasajeros a pie (sin vehículos).

La Comisión considera¹⁰ que, en ciertas circunstancias, este tipo de transporte pudiera ser sustitutivo de otros medios tales como el ferrocarril, el avión o el transporte por carretera. Así ocurriría cuando la duración del trayecto, frecuencia del servicio y precio fueran equiparables.

No obstante, dada la naturaleza de las Partes, puede dejarse abierta la definición del mercado. En todo caso, se analizará su incidencia el segmento más estrecho, es decir, el de la prestación de servicios marítimos regulares de pasajeros.

IV. 2. Mercado geográfico

De acuerdo con los precedentes comunitarios¹¹, en una determinada región la competencia entre las empresas navieras se produce en términos de rutas. En este sentido, el ámbito geográfico relevante en el mercado del

⁷ Resolución de 18 de febrero de 2003 dictada en el expediente A 209/01 Conferencia Marítima Península-Canarias.

⁸ Navío en régimen de fletamento de uso múltiple (ferry), con un tiempo de travesía de 30 horas en ambos sentidos.

⁹ Por ejemplo GEEST presta servicios LOLO entre Tilbury, Bristol, Greenock y Bilbao.

¹⁰ Asunto IV7M.1305 Eurostar.

¹¹ Decisiones de la Comisión en aplicación del Reglamento (CEE) 4056/86 del Consejo, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CE a los transportes marítimos, entre otras, la Decisión de 9 de diciembre de 1999 en el asunto nº IV/34.466 TRANSBORDADORES GRIEGOS.

transporte marítimo tanto de mercancías como de pasajeros puede abarcar numerosas “líneas de tráfico puerto-a-puerto” dentro de una misma área de influencia, en la que convergen y compiten los mismos operadores.

La delimitación precisa de los mercados puede diferir en función de que se trate de servicios de transporte de pasajeros o de carga pero, en todo caso, las distintas rutas en las que se integran las líneas concretas “puerto-a-puerto” configuran mercados relevantes también distintos.

La única región afectada directamente por la operación propuesta es el norte de España, Así, el notificante considera que, tanto en el transporte de mercancías como de pasajeros, el mercado geográfico relevante más estrecho está constituido por el conjunto de las líneas directas que conectan el norte de España (Bilbao y Santander) con el Reino Unido (Portsmouth y Plymouth).

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1.- Estructura de la oferta

Las tablas siguientes muestran la estructura de la oferta de los mercados relevantes:

TRANSPORTE MARITIMO REGULAR DE MERCANCIAS. RUTA DIRECTA NORTE DE ESPAÑA-REINO UNIDO (% sobre ventas)			
RUTAS/EMPRESAS	2002	2003	2004
Bilbao-Portsmouth/P&O	[60-70]%	[60-70]%	[50-60]%
Santander-Plymouth/BRITTANY FERRIES	[25-35]%	[25-35]%	[40-50]%
TOTAL	100%	100%	100%

Fuente: notificante

TRANSPORTE MARITIMO REGULAR DE PASAJEROS. RUTA DIRECTA NORTE DE ESPAÑA-REINO UNIDO (% sobre ventas)			
RUTAS/EMPRESAS	2002	2003	2004
Bilbao-Portsmouth/P&O	[50-60]%	[45-55]%	[45-55]%
Santander-Plymouth/BRITTANY FERRIES	[40-50]%	[45-55]%	[45-55]%
TOTAL	100%	100%	100%

Fuente: notificante

En la ruta directa Norte de España-Reino Unido existen dos navieras activas en los mercados de transporte marítimo regular de mercancías y pasajeros: P&O (Bilbao) y BRITTANY FERRIES (Santander).

BRITTANY FERRIES opera su línea Santander-Plymouth utilizando el ferry “Pont-Aven”. Las travesías tienen lugar dos veces a la semana y con una duración del trayecto de 20 horas. Fuera de España posee una de las flotas más modernas del canal. Actúa también como tour operador ofreciendo una amplia gama de paquetes vacacionales.

Además, existen servicios de mercancías mediante buques LoLo y servicios ferroviarios para el transporte de mercancías, así como conexiones aéreas directas y servicios ferroviarios con el Reino Unido para turistas.

V.2.- Estructura de la demanda

La demanda de transporte de mercancías está constituida por los sectores industriales que exportan sus bienes al Reino Unido e Irlanda. La demanda está muy diversificada por tipo de mercancía y de clientes.

Los clientes más importantes de P&O en el transporte de mercancías en la ruta Portsmouth-Bilbao en 2004 fueron los siguientes:[...].

La demanda de servicios de transporte de pasajeros está formada por consumidores individuales que van de vacaciones al Reino Unido y que compran sus billetes directamente en las navieras o en agencias de viajes minoristas. La demanda también incluye touroperadores que ofertan productos combinados que incluyen la travesía más la reserva en hotel o casa de vacaciones. Estos últimos tienen mayor capacidad negociadora. En el segmento de pasajeros la demanda es muy estacional y sensible a los precios.

V.3.- Fijación de precios y otras condiciones comerciales

La variable precio tiene un peso importante en la decisión sobre el medio de transporte que adopta un viajero o una empresa que desea enviar una carga.

En el transporte de mercancías las tarifas de los clientes con cuentas¹² se suelen fijar mediante una negociación bilateral. Los clientes que no son de cuenta deben pagar en efectivo la tarifa fijada en el momento de embarque en el puerto. Las tarifas varían en función del cliente, de acuerdo con los volúmenes comprometidos en un determinado período. Según la notificante, los camioneros poseen cuentas con los distintos operadores de ferries, comunican sus ofertas a P&O y le invitan a que las iguale.

En el transporte de pasajeros las tarifas se fijan con referencia a los parámetros de comportamiento de competidores y de cambio en los niveles de reservas. El notificante indica que los precios en esta línea se fijan utilizando como referencia, entre otros, los precios de la línea Calais-Dover de P&O, así como los de su competidor geográfico más cercano, BRITTANY FERRIES, en la línea Santander-Plymouth.

V.4.- Estructura de la distribución

En lo que se refiere a mercancías, P&O emplea en España agentes de venta en Alicante y Bilbao.

En cuanto a pasajeros, P&O utiliza una combinación de canales de distribución directos (*call centers* en Dover y en Bilbao y ventas directas por Internet), junto con otros indirectos, tales como agencias de viajes, operadores de autobuses y de grupos y operadores que ofertan paquetes en los que incluye el billete de barco y alojamiento comprando un gran número de plazas por adelantado obteniendo un descuento (operadores ITX).

El notificante indica que P&O obtiene el [...] % de sus ventas de transporte de pasajeros en España por medio de canales de distribución

¹² Aquéllos que tienen una cuenta establecida, facilidades de crédito y un acuerdo bilateral de tarifas.

directa, incrementándose cada día las ventas por estos canales, especialmente las realizadas a través de internet.

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

El acceso a los mercados considerados requiere la disponibilidad de buques cuya adquisición supone cuantiosas inversiones. No obstante, los operadores pueden recurrir a otras fórmulas tales como fletar buques de terceros, adquirir buques de segunda mano o recurrir al arrendamiento simple o con opción a compra. Por todo ello, no parece que la inversión a realizar constituya una barrera infranqueable de entrada al mercado.

La prestación de servicios de transporte marítimo también requiere el acceso a las terminales portuarias. La notificante que éstas terminales se explotan en régimen de concesión administrativa, siendo condición de la misma la prestación del servicio a cualquier naviera en condiciones no discriminatorias.

Por otra parte, la navegación exterior¹³ ha sido liberalizada y se ha abierto a la competencia por medio del Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo de 22 de diciembre de 1986. En todo caso se exigen determinados requisitos legales para explotar un buque de transporte como la disponibilidad de un certificado de seguridad que incluye el cumplimiento de los requisitos del Código de Seguridad Marítimo.

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación consiste en la toma de control por PORTS, CUSTOMS AND FREE ZONE CORPORATION (PCFC) sobre THE PENINSULAR AND ORIENTAL STEAM NAVIGATION COMPANY (P&O), mediante una OPA.

La adquirida presta servicios de transporte marítimo regular de mercancías y pasajeros en las rutas directas que conectan el norte de España (Bilbao y Santander) con el Reino Unido (Portsmouth y Plymouth).

Por su parte, la adquirente, PCFC, no desarrolla ninguna actividad en España ni tampoco en las rutas indirectas que conectan España con el Reino Unido. De esta forma PCFC se limita a asumir la posición de P&O en los mercados de servicios de transporte marítimo regular en la ruta entre el norte de España y Reino Unido de Pasajeros [45-55]% y de mercancías [50-60]%. En consecuencia no se produce adición alguna de cuotas y no se modifica de forma significativa la estructura competitiva de los mercados considerados.

Por otra parte, la demanda dispone de diferentes posibilidades de transporte.

¹³ Según la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la navegación exterior es la que se efectúa entre puertos y puntos situados en zonas en las que España ejerce su soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

Por último, como señala la notificante, la navegación exterior¹⁴ ha sido liberalizada y se ha abierto a la competencia por medio del Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo de 22 de diciembre de 1986.

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

¹⁴ Según la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la navegación exterior es la que se efectúa entre puertos y puntos situados en zonas en las que España ejerce su soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

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.