



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-05091 NEG/GTI/TURYEXPRES/DABLIU

Con fecha 19 de octubre de 2005, ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa al proyecto de operación de concentración económica consistente en la adquisición por parte de National Express Group Plc (en adelante, NEG) del 100% de las acciones y participaciones de General Técnica Industrial, S.L., Turyexpres, S.A. y Dabliu Consulting, S.L. (en adelante, GTI, Turyexpres y Dabliu, respectivamente).

La notificación ha sido realizada por National Express Group Plc según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia por superar los umbrales establecidos en el artículo 14.1 a) de la mencionada norma. 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".

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 fechas 2 y 21 de noviembre de 2005 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada con fechas 8 y 24 de noviembre, respectivamente.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **28 de noviembre de 2005**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la adquisición por parte de NEG del 100% de las acciones y participaciones de GTI, Turyexpres y Dabliu.

En esencia la operación supone la adquisición por NEG del negocio de Grupo Alsa en España, además de ciertas concesiones de transporte urbano en Portugal y Marruecos y ciertas rutas internacionales de transporte de viajeros¹.

La operación se instrumenta mediante un Acuerdo de Concentración de fecha 11 de octubre de 2005, expresamente condicionado a la obtención de la autorización de las autoridades de competencia españolas. La operación no es notificable ante otras autoridades nacionales de competencia.

II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

En el Acuerdo de Concentración se establece un pacto de no competencia por el que los vendedores se comprometen, durante un período [no superior a 3 años], a no involucrarse en sociedades competidoras de las vendidas, exceptuando la tenencia de acciones en sociedades cotizadas que no confieran más del 5% de los derechos de voto de su asamblea general.

Adicionalmente, el acuerdo comprende un pacto de no captación por los vendedores de empleados o directivos de las sociedades adquiridas que pudieran estar en posesión de información confidencial o tener influencia en las relaciones o contactos con los clientes durante un período [no superior a 3 años].

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) N° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas (DOUE L-24/1, de 29.1.2004), por lo que carece de dimensión comunitaria.

¹ La única parte del negocio que queda fuera de la operación –y que antes pertenecía al conjunto formado por GTI, Turyexpres y Dabliu- es el negocio de Chile, que se desarrolla a través de la sociedad Alsa Chile, S.A. y sus filiales y participadas: [...].

El negocio de China nunca ha formado parte del Grupo Alsa, según la notificante. Este negocio se desarrolla por empresas chinas [...].

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1 a) de la misma.

IV. EMPRESAS PARTÍCIPES

IV.1. National Express Group Plc (NEG)

NEG es una empresa cotizada en la bolsa de Londres. Según la notificante, ninguno de sus accionistas ejerce, ni individual ni conjuntamente, control sobre la misma. Sus principales accionistas, a 7 de noviembre de 2005, son Barclays Bank PLC (14,92% de su capital), Standard Life Invs. Ltd. (6,11%) y Aviva PLC (4,05%).

La notificante señala que parte de la contraprestación de la operación se instrumenta mediante la entrega a uno de los vendedores, European Express Enterprises Ltd controlada por la familia Cosmen, de acciones representativas del 9,9% del capital social actual de NEG. Para ello NEG procederá a una ampliación de su capital. En todo caso, como señala la propia notificante, tras la ejecución de la operación los accionistas seguirán sin ejercer control –ni exclusivo ni conjunto- sobre NEG².

NEG, con domicilio social en el Reino Unido, es la cabecera de un grupo internacional de transporte por autobús y ferrocarril que cuenta con 43.000 empleados en todo el mundo. Cuenta con una presencia significativa en Reino Unido y también opera en EEUU y Canadá³. NEG no desarrolla actividad alguna en España. En particular, en el Reino Unido, NEG presta los servicios siguientes:

- Servicios de transporte de viajeros por autocar y autobús (i.1) *regular* por autobús – la red de autobuses urbanos de NEG presta servicios de transporte en Birmingham y en el área de West Midlands, también en Coventry, Dundee y Londres-; (i.2) *internacional* por autocar con destino a distintos puntos de Europa, a través de su flota de autocares Eurolines y (i.3) *especiales* con origen y destino en los principales aeropuertos del Reino Unido –Heathrow y Gatwick- a través de los autobuses Airlinks.
- Servicios de transporte por ferrocarril: NEG opera trenes inter-city, cercanías y regionales, así como trenes con origen y destino a aeropuertos. Adicionalmente, presta servicios de mantenimiento de infraestructuras de tren.

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

² Tras la entrada de European Express Enterprises Ltd., los principales accionistas de NEG serán Barclays Bank PLC (13,58%), Euro Express Enterprises Ltd. (9,01%), Standard Life Invs. Ltd. (5,56%) y Aviva PLC (3,68%).

³ El 24 de febrero de 2005, NEG dejó de estar involucrado en operaciones de autobuses australianos.

VOLUMEN DE VENTAS DE NEG (Millones de Euros)			
	2002	2003	2004
Mundial	[<5.000]	[<5.000]	[<5.000]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	0	0	0

Fuente: Notificación

IV.2. Negocio adquirido: General Técnica Industrial, S.L. (GTI), Turyexpres, S.A. (Turyexpres) y Dabliu Consulting, S.L. (Dabliu)

GTI y Turyexpres (en adelante, Grupo Alsa) son, de acuerdo con la notificante, sociedades domiciliadas en España controladas en última instancia, en uno⁴ y otro⁵ caso, por la familia Cosmen a través de diferentes sociedades.

Grupo Alsa tiene como actividad principal la prestación de servicios de transporte de viajeros por carretera en todo el territorio español, excepto Canarias. En concreto, presta servicios de transporte regular permanente de uso general y servicios de transporte regular de uso especial y discrecional, operando bajo las marcas Alsa, Eurobus, Supra y Alsatouring.

Grupo Alsa opera distintos tipos de líneas regulares permanentes de uso general:

- (i) Transporte de viajeros urbano –esto es, en una misma población- siendo titulares de [...] concesiones de carácter municipal en diferentes puntos de España.
- (ii) Transporte de viajeros regional –esto es, entre diferentes puntos de una misma CCAA-, siendo titulares de [...] concesiones de carácter autonómico y estando presentes en Andalucía, Asturias, Cantabria, Castilla-León, Madrid y Valencia.
- (iii) Transporte de viajeros de larga distancia –esto es, entre puntos situados en diferentes CCAA- siendo titular de [...] concesiones de carácter nacional.

Grupo Alsa también presta servicios en España de (i) transporte escolar; (ii) transporte de empresas; (iii) transporte “charter” para excusiones, congresos, convenciones, y (iv) rutas turísticas en ciudades.

Fuera de España⁶, GTI y Turyexpres realizan las siguientes actividades de transporte de viajeros:

- (i) Transporte de viajeros urbano, con concesiones en Oporto y Marrakech, a través de filiales establecidas en esos países.

⁴ [...].

⁵ [...].

⁶ Enatcar (participada en un 89,8% por GTI) es propietaria al 100% de Alsa Internacional; a su vez, Alsa Internacional detenta el 20% del capital de Ibero-Eurosur y, finalmente, esta compañía tiene una participación minoritaria no de control del 82,8% en Deutsche Touring GMBH.

- (ii) Transporte internacional de viajeros, operando [...] rutas internacionales con origen en España y destino en distintos países europeos y Marruecos; explotando [...] líneas de transporte con origen en Portugal y destino en distintos países europeos. Cuenta con filiales en Alemania, Hungría, Marruecos, Portugal y Suiza.

Como actividades auxiliares o complementarias de su actividad principal, algunas sociedades del Grupo Alsa prestan servicios de mantenimiento de flotas de autobuses a otras sociedades del Grupo (siendo una actividad residual) y comercializan billetes de autobús del propio Grupo. GTI y Turyexpres también tienen participaciones minoritarias en sociedades que gestionan terminales en estaciones de autobuses. Asimismo, alquilan limusinas con conductor bajo la marca IBL; gestionan infraestructuras de tren y tiendas y establecimientos de hostelería en áreas de servicio bajo la marca Exit.

Grupo Alsa obtiene el [...%], [...%] y [...]% de sus ingresos de la prestación de servicios de transporte regular, discrecional y de actividades complementarias, respectivamente.

Dabliu es una sociedad domiciliada en España de reciente constitución cuyo único socio es Alcalafó, S.L., que, a su vez, está controlada, de acuerdo con la notificante, por [...], quien ejerce el control exclusivo sobre esta empresa.

Dabliu ha adquirido varias sociedades pertenecientes al Grupo Alsa y a terceros ajenos a este Grupo. Las sociedades controladas por Dabliu son fundamentalmente talleres de mantenimiento de flotas de autobús que en la actualidad prestan servicios al Grupo Alsa (fuera del Grupo, este servicio se está prestando exclusivamente en la actualidad con carácter permanente [...] y ocasionalmente a otros clientes) y empresas que comercializan billetes de autobús del Grupo Alsa. Adicionalmente, estas sociedades prestan servicios de transporte de viajeros por carretera en [...] y de transporte urbano en [...].

Como señala la notificante, Dabliu ha sido constituida específicamente para esta operación. De acuerdo con la notificante, la razón fundamental para la inclusión de Dabliu en la transacción es [...].⁷

Dado que las actividades de Dabliu son accesorias de las de Grupo Alsa y, puesto que esa sociedad se constituyó únicamente a los efectos de facilitar la venta de Grupo Alsa a NEG, no cabe considerar que el cambio de control de los activos transferidos por Grupo Alsa a Dabliu tenga vocación de permanencia. En consecuencia, este Servicio estima que tanto Grupo Alsa como Dabliu constituyen un único negocio adquirido a los efectos del análisis de la presente operación.

El volumen de ventas del negocio adquirido en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art.3 del R.D. 1443/2001, es el siguiente:

⁷ La notificante indica que la Autoridad Inglesa de Servicios Financieros aprobó la estructura de la operación el 7 de octubre de 2005.

VOLUMEN DE VENTAS DEL NEGOCIO ADQUIRIDO (Grupo Alsa+Dabliu) (Millones de Euros)			
	2002	2003	2004
Mundial	[<5.000]	[<5.000]	[<5.000]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificante

V. MERCADO RELEVANTE

V.1 Mercado de producto

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 está integrado por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)⁸ que está desarrollada por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT)⁹.

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, la Ley distingue, dentro del transporte público, entre:

- 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 general¹⁰ o de uso especial¹¹.

⁸ Modificada parcialmente por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, y la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

⁹ 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, y el Real Decreto 997/1988, de 14 de mayo.

¹⁰ El transporte público regular, permanente de uso general está orientado a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

¹¹ 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.

- 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: 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.

Los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general se desarrollan mediante concesión administrativa. Las concesiones administrativas se otorgan exclusivamente para servicios predeterminados de carácter lineal; no obstante, la Administración puede también otorgar concesiones zonales para todos los servicios regulares permanentes o temporales de uso general o especial que hayan de prestarse en una determinada zona.

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 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.

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.

Respecto al cabotaje de viajeros¹², el Reglamento 12/98 establece el régimen general de libertad, armonizando los conceptos y definiciones de los servicios de transporte con los de la normativa de transporte internacional, aceptando el cabotaje en los servicios regulares especializados y discrecionales, y excluyendo los servicios urbanos y de cercanías. No obstante, existe una cláusula de salvaguardia que permite al Estado miembro de acogida la posibilidad de autorizar o no, en función de su organización y sistema de transportes, este tipo de cabotaje. Otras medidas de

¹² La regulación del cabotaje de viajeros determina las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro.

salvaguardia permiten a los Estados miembros solicitar la exclusión del cabotaje por un período de seis meses, prorrogables por otro período idéntico.

Por lo que se refiere a los documentos de control para la prestación de los transportes a que se refieren los Reglamentos 684/92, 11/98 y 12/98, el Reglamento de la Comisión 2121/98 establece un modelo de hoja de ruta para los servicios discrecionales, internacionales o en régimen de cabotaje, regulando también el modelo de autorización para los servicios sometidos a este régimen.

Tanto NEG como el negocio adquirido prestan servicios de transporte de viajeros por carretera regulares y discrecionales¹³, si bien NEG no desarrolla actividad alguna en España¹⁴.

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 puede ser prestado libremente por cualquier empresa que haya obtenido el título habilitante de empresa de transporte que está debidamente reglado.

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 el transporte 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 rutas¹⁵, ello podría llevar –desde el punto de vista de la sustituibilidad de la demanda- a plantearse 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-.

¹³ El Grupo Alsa [0-10%] y Dabliu ([0-10%]) conjuntamente tienen una cuota del [0-10%] en 2004 en la prestación de servicios de transporte público discrecional de viajeros por carretera en España. NEG no opera en España.

¹⁴ Según la notificante, la cuota de mercado que conjuntamente adquirirían el Grupo Alsa y Dabliu en mercados tales como la explotación de tiendas y establecimientos de restauración en estaciones de servicio en autopistas y carreteras, el alquiler de limusinas y el mantenimiento de infraestructuras ferroviarias -que no forman parte de su actividad principal- no alcanzarían en ningún caso el 10% del mercado nacional o de un mercado definido dentro del mismo.

¹⁵ Se entiende por ruta la conexión fija entre diversos puntos con un calendario establecido de antemano.

En el transporte interurbano¹⁶ no parece existir, en general, plena sustituibilidad entre tren, avión y autobús: la infraestructura aeroportuaria en el territorio peninsular es limitada y, en general, salvo escasas y cambiantes ofertas para trayectos y horarios concretos que normalmente han de ser reservadas con bastante antelación, las tarifas aéreas suelen ser significativamente más elevadas que las del autobús; por su parte, si bien la red ferroviaria es más extensa que la aeroportuaria, tampoco puede equipararse con la red mallada de carreteras¹⁷. Incluso en las rutas donde existe infraestructura ferroviaria, la sustituibilidad real entre el tren y el autobús es reducida pues las variables precio y rapidez de desplazamiento pueden hacer diferir la oferta entre uno y otro modo de transporte a los efectos de sustituibilidad por el lado de la demanda.

Así, el TDC en su Informe C45/99 ALIANZA BUS/ENATCAR, 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. De hecho, algunas de las importantes empresas de transporte por carretera en España ya han tomado medidas ante su probable entrada en este negocio a través de la creación de filiales de transporte ferroviario (Alsa Rail o Continental Rail, por ejemplo). La propia adquirente opera en Reino Unido en ambos modos de transporte. 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.

Por otra parte, como se ha señalado, en España el servicio de transporte regular permanente de viajeros de uso general es definido como un servicio público prestado en régimen de monopolio mediante concesión administrativa. Al otorgarse una concesión para prestar el servicio de transporte regular permanente de uso general, no existe posibilidad de competencia entre distintos oferentes porque éste es único y el precio viene determinado en la propia concesión administrativa. Únicamente existe competencia “por el mercado” ya que ésta tiene lugar en cada momento en que se celebra un concurso público para la adjudicación de la concesión.

¹⁶ La notificante señala que la sustituibilidad es más evidente entre modos de transporte urbanos (autobús, tren de cercanías y metro, donde los haya) y cita el Informe del TDC C45/99 en el que se señala que “hay un amplio consenso en la literatura con respecto a la sustituibilidad de estos tres medios y, por tanto, el mercado relevante de producto sería el de los servicios públicos de transporte urbano”.

¹⁷ 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.

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.

Sin embargo, la notificante estima que, si bien en su análisis el TDC se centró en las concesiones estatales (transporte interurbano de larga distancia entre localidades ubicadas en distintas CCAA), el mercado relevante es el del transporte terrestre de viajeros y, en particular, el de viajeros por carretera. El hecho de que sólo se pueda competir por las concesiones cuando se convocan los correspondientes concursos no significa, según NEG, que las líneas de transporte por carretera explotadas bajo concesión no sufran la competencia de otros medios de transporte. Por ello señala que, habida cuenta de las transformaciones registradas en el ámbito del transporte interurbano en los últimos años, resultaría artificial delimitar la definición del mercado únicamente al transporte regular permanente de uso general prestado en régimen de concesión exclusiva otorgada por la administración correspondiente “porque este análisis no tiene en cuenta los medios de transporte alternativos ni, por tanto, el funcionamiento real del mercado”.

Por otra parte, la notificante señala que el transporte internacional de viajeros por carretera puede constituir un mercado de producto diferenciado del anterior en la medida en que el perfil de los usuarios de las líneas internacionales difiere del de las líneas de transporte nacional y que existe una mayor sustituibilidad con otros medios, especialmente el aéreo. Adicionalmente, toda empresa domiciliada en la Unión Europea que esté en posesión de la licencia comunitaria puede solicitar una autorización de transporte internacional, autorización que no es exclusiva, pues una misma línea puede ser explotada por distintas compañías. Por último, los aspectos administrativos (documentos relativos a la realización de los servicios internacionales de transporte, la inspección técnica del vehículo, la habilitación para conducir del conductor, la habilitación para realizar el transporte, la contratación de seguros obligatorios, los documentos relativos al contrato de transporte, entre otros) están armonizados a nivel comunitario.

La notificante destaca que resulta habitual que los operadores que van a poner en marcha la explotación de un servicio con origen en el país en que residen y destino una ciudad de un país tercero establezcan alianzas o acuerdos con operadores del país de destino para asegurar la existencia de tráfico en ambos sentidos y, por tanto, su rentabilidad. Estas alianzas o *pools* permiten a los operadores prestar sus servicios sin necesidad de abrir oficinas o agencias en el país de destino, con el consiguiente ahorro de costes.

En todo caso, el 90% de las ventas del negocio adquirido se generan en España. Además, las líneas internacionales no se explotan en exclusiva y, por otra parte, presentan una mayor sustituibilidad con otros modos de transporte. Por último, en la actualidad, las empresas adquiridas no forman parte, directamente ni mediante participadas bajo su control, de ningún pool en el que también participe NEG, según la notificante. En consecuencia, las líneas de transporte internacional de NEG y del negocio adquirido no se solapan.

A la luz de las consideraciones expuestas, y teniendo en cuenta los precedentes nacionales¹⁸ así como la naturaleza y actividades de las partes, este Servicio analizará la operación notificada en el mercados de transporte de viajeros regular por carretera y en la delimitación más estrecha seguida por el TDC del mercado de concesiones estatales de líneas de transporte regular de viajeros por carretera permanente de uso general.

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 demanda¹⁹.

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, la mayoría de las empresas de transporte de viajeros por carretera desarrolla su actividad en todo el territorio nacional, donde las condiciones reguladoras y los requisitos administrativos para la prestación de los mismos son homogéneas. De ahí que la notificante defienda que el mercado de transporte de viajeros por carretera tendría una dimensión 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.

Por su parte, en el Informe C56/00 SALCAI/UTINSA el TDC consideró que el mercado de líneas de transporte de viajeros por carretera de carácter regular, permanente y de uso general mediante concesiones adjudicadas por el Cabildo de Gran Canaria tenía una dimensión regional circunscrita a la Isla de Gran Canaria. El TDC consideró, entre otros elementos el ámbito de actuación de la administración concedente, el hecho de que no se hubieran producido concursos en la Isla desde hace más de 25 años y la insularidad²⁰.

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 del mercado de líneas de transporte de viajeros por

¹⁸ Case IV/M.1100 CGEA/LINJEBUSS.

¹⁹ Case IV/M.1100 CGEA/LINJEBUSS.

²⁰ Ninguna de las partes opera en Canarias.

carretera de carácter regular permanente y de uso general mediante concesiones analizándose la operación en el ámbito nacional.

VI. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS RELEVANTES

VI.1. Estructura de la oferta

El sector español de transporte de viajeros por carretera se caracteriza por estar altamente atomizado. En julio de 2005, el número de empresas de autobuses autorizadas por el Ministerio de Fomento para el transporte de viajeros era de 4.037,-lo que supuso 61 menos que en el año anterior- generando unos 44.400 empleos, con una media de unos 11 empleados por empresa. El 55% de las empresas disponía de una flota de entre 1 y 5 autobuses, frente al 58% un año antes.

En 2005, por CCAA, el mayor número de empresas del sector está domiciliada en Andalucía (16,7%), Madrid (12,5%) y Cataluña (11,9%), absorbiendo estas tres CCAA más del 40% del total de empresas.

El volumen de negocio generado por las empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera alcanzó los 3.300 millones de euros en 2004 –lo que supuso un incremento del 3,1% respecto a 2003-, de esa cifra el transporte regular de uso general absorbió el 58,5%, el transporte regular de uso especial el 24,5% y el transporte discrecional el 17%.

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				
(Millones de €)				
Empresa	2003		2004	
	Ingresos	Cuota	Ingresos	Cuota
Grupo Alsa	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Dabliu	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total Grupo objetivo	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Grupo Continental-Auto	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Grupo Avanza	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
T.I.T.S.A.	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Grupo Damas	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Salcai UNINSA	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Blas y Cía	...	---	[...]	[0-10]%
Agreda Automóvil	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
CTSA-Portillo	[...]	0-10]%	[...]	[0-10]%
Grupo Ruiz	[...]	0-10]%	[...]	[0-10]%
Grupo Jiménez	...	---	[...]	[0-10]%
Otros	...	---	---	---
TOTAL	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Notificación

El Grupo Alsa ([0-10]%) y Dabliu ([0-10]%) conjuntamente tienen una cuota de mercado del [0-10] en 2004, seguidas a mayor distancia del Grupo Continental-Auto ([0-10]%) y del Grupo Avanza ([0-10]%).

Atendiendo a una definición más estrecha del mercado, en línea con el precedente C45/99 del TDC, el siguiente cuadro recoge la cuota de las partes en el

mercado de transporte de viajeros por carretera regular permanente de uso general mediante concesiones de carácter estatal en 2004.

TRANSPORTE REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL DE CARÁCTER ESTATAL 2004					
	Nº concesiones	Recaudación		Viajeros x km	
		Millones €	%	En millones	En %
Grupo Alsa	[...]	[...]	[30-40]	[...]	[30-40]
Dabliu	[...]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]%
Grupo objetivo	[...]	[...]	[30-40]	[...]	[30-40]
Total mercado	110	370,8	100	7610	100

Fuente: Notificante

El negocio adquirido registra en el mercado de transporte de viajeros por carretera regular permanente de uso general de carácter estatal una cuota del [30-40]% en valor y volumen. Esta cuota es prácticamente coincidente con la que el TDC atribuyó al Grupo Alsa en su Informe C45/99, pues de las 23 concesiones estatales de las que disfrutaba el Grupo Alsa en 1999, se han unificado en [...] que explota en la actualidad el Grupo objetivo.

Los principales competidores de Alsa en España son los grupos Avanza, Continental-Auto, Ruiz y Damas. La mayor parte de los operadores pertenecen a accionistas españoles. En los últimos años, grupos constructores y corporaciones financieras se han incorporado al sector a través de adquisiciones de importantes compañías de transporte regular.

Hay en España unas 110 concesiones estatales de transporte regular permanente de viajeros por carretera, según la notificante, de las que [...] corresponden a Grupo ALSA y [...] a Dabliu ([...]).

Por otra parte existen en España en torno a 3.000 concesiones autonómicas de transporte regular permanente de viajeros por carretera de las que [...] corresponden a Grupo ALSA y [...] a Dabliu.

Dabliu tiene [...] concesión de transporte urbano en [...] y Grupo Alsa mantiene otras [...] concesiones de transporte regular urbano de pasajeros en otras ciudades. Los servicios de transporte urbano se prestan, generalmente, en régimen de monopolio lo que permite valorar si, como ocurre en el ámbito de otros servicios públicos (saneamiento de aguas, por ejemplo), cabe considerar mercados de ámbito nacional. De esta forma, en España la cuota en términos de población atendida de Grupo Alsa y de Dabliu fue del [10-20]% en 2003, teniendo en cuenta sólo las poblaciones con más de 100.000 habitantes en las que el transporte urbano puede prestarse por empresas privadas y menor si se considera el total de poblaciones.

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

Los clientes de las empresas transportistas son los usuarios finales del servicio. 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 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 genera unos volúmenes de ingresos inferiores a los obtenidos por la venta directa, si bien tiene una mayor importancia en el transporte discrecional por carretera. En este caso, además, juegan un papel de primer orden los acuerdos con las agencias de viaje. Adicionalmente, las inversiones efectuadas por las empresas de transporte en nuevas tecnologías está permitiendo que las reservas y/o adquisiciones de billetes por Internet vayan adquiriendo mayor protagonismo, aunque todavía tiene una participación baja en el total de las ventas de billetes.

El Grupo Alsa cuenta con [...] puntos de venta propios en estaciones y terminales de autobuses y con acuerdos suscritos con [...] agencias. Por su parte, Dabliu cuenta con [...] puntos de venta. Ambos ofrecen la posibilidad de (i) compra online de billetes a través de su página web, (ii) compra telefónica de billetes a través de un *call center* y (iii) compra de billetes en las máquinas automáticas expendedoras de billetes.

VI.3.- Fijación de precios

En el transporte de viajeros por carretera regular interurbano de uso general, al contrario que en el transporte discrecional, se aplica²¹ un sistema de revisión anual de las tarifas basado en el criterio del IPC – X, que combina el IPC de los últimos doce meses y la productividad media de cada empresa, expresada en términos de la variación del número de viajeros transportados en el período.

Según la notificante, en el transporte regular, los principales factores competitivos vienen determinados por la capacidad de acceder a la explotación de las líneas más rentables, mantener una política de inversión activa en la modernización de la flota, ofrecer los mayores niveles de calidad y servicios complementarios y aumentar la dimensión de la empresa.

En el transporte discrecional, los precios son fijados libremente por el mercado. El principal factor competitivo lo constituye el control de costes debido a la fuerte competencia vía precios, así como la capacidad de alcanzar acuerdos estratégicos con agentes del mercado turístico y la modernización del parque de vehículos.

La principal partida de costes de una empresa de transporte de viajeros por carretera es la mano de obra con un peso del 40-45% en los costes totales. La partida de amortizaciones y variación de provisiones tiene un peso del 10-15%, consecuencia de las exigencias en calidad, seguridad y equipamiento, siendo precisa la inversión en renovación de la flota, pues existen límites a la antigüedad de los vehículos en las empresas que prestan servicios regulares.

Los proveedores de las compañías transportistas de viajeros por carretera son las petroleras y los fabricantes de vehículos y de neumáticos, así como las empresas carroceras, las compañías aseguradoras y las entidades financieras. Es un hecho que

²¹ Artículo 80 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre de 2001. Medidas fiscales, Administrativas y del Orden Social.

los suministradores de combustibles tienen una alta capacidad de negociación pues éstas suelen ser grandes empresas; no obstante, la existencia de asociaciones de empresas transportistas permite obtener mejores condiciones en los precios derivadas de un mayor volumen de compra. Por lo que respecta a los proveedores de vehículos y piezas de recambio existe una alta competencia entre los suministradores, lo que limita su capacidad de negociación frente a los transportistas.

VI.4. Barreras a la entrada y otros aspectos de competencia

La LOTT prevé determinadas condiciones previas y requisitos de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica en sus artículos 42 a 46. Las CCAA tienen también normativa que regula las condiciones y requisitos para el transporte por carretera. La notificante señala, en todo caso, que las exigencias administrativas para el acceso son mínimas.

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. En relación con el título habilitante, la regulación establece, en general, un sistema de libre competencia, excepto en el caso del transporte público regular permanente de viajeros de uso general

En efecto, el TDC en su Informe C45/99 ALIANZA BUS/ENATCAR señaló 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, 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 concesiones²².

A partir de 2007 comienzan a vencer concesiones estatales de líneas regulares de transporte por carretera, siendo precisa la convocatoria de nuevos concursos. Adicionalmente, con el inicio de las renovaciones de estas concesiones, el mercado de transporte regular experimentará una mayor competencia fruto de la limitación de la duración de las concesiones de líneas regulares que no podrá ser inferior a seis años ni superior a quince²³. Todo ello abre la posibilidad de entrada de nuevos operadores, en particular de empresas extranjeras y grandes grupos nacionales financieros o de la construcción.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración económica consiste en la adquisición por parte de National Express Group Plc (NEG) del 100% de las acciones y participaciones de

²² 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.

²³ Ley 10/2003, de 20 de mayo de 2003. Medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes.,

General Técnica Industrial, S.L., Turyexpres, S.A. y Dabliu Consulting, S.L., sociedades que, en esencia, constituyen el negocio del Grupo Alsa en España.

Tanto NEG como las sociedades adquiridas prestan servicios de transporte de viajeros por carretera regulares y discrecionales. NEG no desarrolla actividad alguna en España.

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 del negocio adquirido en el mercado del transporte regular de viajeros por carretera en España es del [0-10]% por delante de Continental-Auto ([0-10]%) y Avanza ([0-10]%).

En particular, en el ámbito más estrecho del transporte regular de viajeros por carretera permanente de uso general mediante concesiones de carácter estatal, el negocio adquirido ostenta una cuota del [30-40]% tanto en valor como en volumen.

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 según la notificante, no constituyen una barrera significativa.

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 viene dada por la duración de las concesiones, la asimetría de la información a favor del concesionario ya instalado, así como los mecanismos legales que permitan la modificación de las concesiones.

En todo caso, 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.