

NOTA SUCINTA

EXPEDIENTE C/1639/25 DFDS / ACTIVOS ARMAS ESTRECHO

1. ANTECEDENTES

Con fecha 15 de diciembre, tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) la notificación de la concentración consistente en la adquisición por parte de DFDS IBERIA, S.L.U (DFDS) de determinados activos de Grupo ARMAS – TRASMEDITERRÁNEA (ARMAS) necesarios para la explotación de las rutas Algeciras-Tánger Med y Algeciras-Ceuta.

Adicionalmente a la presente operación, esta Comisión está analizando otras tres operaciones de adquisición de venta de activos del GRUPO ARMAS TRASMEDITERRANEA, activa en los mercados de transporte marítimo de carga y pasajeros entre el sur de la Península ibérica y las Islas canarias y el norte de África, por parte de BALEARIA¹. Los tres grupos son competidores en un gran número de líneas marítimas.

Conforme al artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), la Dirección de Competencia formó expediente y elaboró el correspondiente informe de la operación junto con una propuesta de resolución.

El Consejo de la CNMC ha adoptado con fecha 20 de enero de 2026, resolución en primera fase, en la que acuerda iniciar la segunda fase del procedimiento conforme al artículo 57.2 c) de la LDC, por considerar que la operación de concentración notificada puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado de transporte marítimo regular, tanto de carga rodada como de pasajeros, en el ámbito Sur Península – Estrecho y Sur Península-Ceuta.

2. LAS PARTES

2.1. DFDS

DFDS tiene su origen en la adquisición, por parte de DFDS A/S, del control exclusivo sobre el negocio de FRS Iberia / Maroc, que se completó en enero de 2024. DFDS A/S explota una red de transporte marítimo en toda Europa y presta servicios de ferry², así como otras soluciones de transporte y logística.

En España, DFDS se encuentra presente en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros y carga rodada, siendo relevantes, en el caso de esta operación, las rutas del ámbito geográfico Sur Península – Estrecho y Sur Península-Ceuta.

¹ C/1605/25 GRUPO BALEÀRIA / ACTIVOS ARMAS ALGECIRAS-TANGER, C/1607/25 BALEARIA / ACTIVOS ARMAS ALBORAN y C/1608/25 BALEARIA / ACTIVOS ARMAS CANARIAS.

² Los buques tipo ferry están principalmente diseñados para el transporte de pasajeros y vehículos (aunque también pueden transportar carga).

2.2. ARMAS

ARMAS centra sus actividades en el transporte marítimo regular de pasajeros y mercancías en tres áreas geográficas con rutas que conectan (i) el Sur de la Península con el Norte de África (Ceuta y Melilla, Marruecos y Argelia); (ii) la Península con las Islas Canarias y (iii) las distintas islas del archipiélago canario entre sí (tráfico interinsular canario).

En España, ARMAS se encuentra presente en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros y carga rodada, siendo relevante, en el caso de esta operación, las rutas del ámbito geográfico Sur Península – Estrecho y Sur Península-Ceuta.

3. MERCADOS RELEVANTES

El sector económico afectado en la presente operación es el de prestación de servicios de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en el mercado Sur Península – Estrecho (que incluye actualmente las rutas Algeciras – Tánger Med, Algeciras – Ceuta y Tarifa – Tánger Ville y viceversa), así como en el ámbito Sur Península – Ceuta, que comprende únicamente la ruta Algeciras – Ceuta y su trayecto inverso.

Transporte marítimo regular de carga rodada

En precedentes del sector, tanto comunitarios³ como nacionales⁴, se ha venido distinguiendo, dentro de un mercado amplio de transporte marítimo de carga, dos segmentos diferenciados: el transporte de carga completa o a granel, y el de carga general o fraccionada (prestado habitualmente en líneas regulares).

A su vez, dentro del mercado de carga general o fraccionada se ha venido distinguiendo en dichos precedentes entre el transporte de línea mediante contenedores y el transporte de línea convencional, denominado también transporte de carga rodada (transporte sin contenedor, con uso de camiones o plataformas que viajan en la bodega del buque).

Tanto DFDS como ARMAS se encuentran presentes en este mercado, siendo los mercados geográficos relevantes en esta operación, siguiendo lo analizado en precedentes del sector, Sur Península – Estrecho y Sur Península-Ceuta (con la única ruta Algeciras-Ceuta afectada en esta operación.) También se analizará la ruta Algeciras – Tánger Med.

³ En algunos casos como: M.2838 - P & O Stena Line (Holding) Limited; M.5756 DFDS A/S|DFDS Tor Line AB|Norfolk Holdings B.V.|Vesterhavet Holding A/S; M.9673 Columbia Threadneedle Investments|B.A.I. Bretagne Angleterre Irlande S.A.|MEIF II Channel Islands Transport Holdings Limited, entre otros.

⁴ En algunos precedentes como: C/0922/18 NAVIERA ARMAS – TRASMEDITERRÁNEA; C/1203/21 GRIMALDI / ACTIVOS GRUPO ARMAS, entre otros.

Transporte marítimo regular de pasajeros

En precedentes del sector, tanto comunitarios⁵ como nacionales⁶, se ha venido señalando que las actividades de transporte regular de pasajeros (incluyendo sus vehículos en régimen de equipaje) suelen realizarse en buques de tipo ferry, principalmente diseñados para el transporte de pasajeros y de vehículos (aunque también pueden transportar carga), en buques Ro-Pax y en buques de alta velocidad o de tipo fast ferry (catamaranes).

Tanto DFDS como ARMAS se encuentran presentes en este mercado, en los mismos ámbitos geográficos que en el caso del transporte de carga.

4. EFECTOS POTENCIALES DE LA OPERACION

El análisis realizado en primera fase por la CNMC no permite descartar la existencia de riesgos potenciales para la competencia derivados de la operación de concentración notificada en los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y de pasajeros en el ámbito Sur Península–Estrecho y Sur Península-Ceuta.

Así, con fecha 8 de octubre se ha notificado la operación C/1605/25 GRUPO BALEÀRIA / ACTIVOS ARMAS ALGECIRAS-TANGER, que supondría la adquisición de determinados activos por parte de BALEARIA, destinados a la operación de la ruta con destino a Tánger Med, afectando, así, a una parte del mismo ámbito geográfico que la presente operación.

Así, la conjunción de ambas operaciones reduciría de 4 a 3 los operadores de transporte marítimo regular, de pasajeros y de carga rodada, en el mercado **Sur Península–Estrecho** y en la ruta **Algeciras-Tánger MED**.

En la ruta **Algeciras-Ceuta**, la operación presentada supondrá, por sí sola, el paso de tres a dos operadores, enfrentando la entidad resultante solo la competencia de BALEARIA, que opera sometida a la Obligación de Servicio Público (OSP). Así, mientras anteriormente existían dos operadores que no prestaban el servicio bajo OSP para esta ruta, DFDS y Armas, tras la operación únicamente DFDS prestaría dicho servicio en esta modalidad.

También se estudiarán en mayor detalle los riesgos derivados de la operación sobre la competencia por el mercado, al desaparecer ARMAS como posible licitador para operar la ruta a Ceuta bajo OSP.

En consecuencia, la operación propuesta supone una modificación significativa de la estructura de mercado que no permite descartar el riesgo de efectos horizontales unilaterales ni de efectos coordinados, especialmente en el caso de la ruta a Ceuta. Ello hace necesario un estudio más pormenorizado considerando, asimismo, que DFDS y BALEARIA podrían operar bajo distintas

⁵ En algunos casos como: M.2838 - P & O Stena Line (Holding) Limited; M.5756 DFDS A/S|DFDS Tor Line AB|Norfolk Holdings B.V.|Vesterhavet Holding A/S; M.9673 Columbia Threadneedle Investments|B.A.I. Bretagne Angleterre Irlande S.A.|MEIF II Channel Islands Transport Holdings Limited, entre otros.

⁶ En algunos precedentes como: C/0922/18 NAVIERA ARMAS – TRASMEDITERRÁNEA; C/1203/21 GRIMALDI / ACTIVOS GRUPO ARMAS, entre otros.

condiciones, al haber venido prestando el servicio uno de ellos, BALEARIA, en régimen de OSP.

Así, la CNMC ha resuelto que la operación propuesta no puede ser autorizada en primera fase y requiere de un análisis más profundo de los problemas identificados y de sus posibles soluciones.

5. CONCLUSIÓN

La presente nota sucinta se emite en aplicación del artículo 58 de la LDC y se hace pública **para poner en conocimiento de las personas físicas o jurídicas que puedan resultar afectadas por la operación de concentración y del Consejo de Consumidores y Usuarios, para que puedan presentar sus alegaciones en el plazo de 10 días** a partir de la emisión de la mencionada nota sucinta.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 66.2 del Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero (RDC), las personas físicas o jurídicas que puedan resultar afectadas por la operación de concentración tienen un plazo de diez días para solicitar de forma motivada, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la condición de interesado en este procedimiento de control de concentraciones.

Por otro lado, se recuerda que, de acuerdo con el artículo 39 de la LDC, la CNMC podrá requerir en el futuro la información que estime necesaria de cualquier persona física o jurídica, a fin de determinar si la operación notificada obstaculiza el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados afectados, sin que dicha colaboración a instancia propia o a instancia de la CNMC implique la condición de interesado en el procedimiento.

En definitiva, en el marco de la segunda fase del expediente de referencia, conforme al artículo 10 de la LDC, la CNMC valorará en profundidad la concentración económica notificada, atendiendo a la posible obstaculización del mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados considerados.