



## INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

**N-05019**                      **CFF / Sr. PENAUILLE / PPS**

Con fecha 28 de febrero de 2005 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición del control conjunto sobre PENAUILLE POLYSERVICES, S.A. (en adelante PPS) por parte de CFF RECYCLING, S.A. (en adelante CFF) y D. JEAN-CLAUDE PENAUILLE (en adelante Sr. PENAUILLE).

Dicha notificación ha sido realizada por CFF y Sr. PENAUILLE 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 **28 de marzo de 2005**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

### **I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

La operación notificada consiste en la adquisición del control conjunto sobre PPS por parte de CFF y el Sr. PENAUILLE<sup>1</sup>. Este último controla PPS en exclusiva hasta el momento.

Las partes han concluido dos acuerdos preliminares, con fechas 7 de octubre de 2004 y 24 de diciembre de 2004, para ejecutar la operación en varias etapas.

<sup>1</sup> Con fecha 7 de febrero de 2005, tuvo entrada en este SDC consulta previa efectuada por CFF y PPS, en la que se planteaba si la adquisición de forma indirecta por parte de CFF de una participación mayoritaria en el capital social de PSS constituía una concentración económica notificable en el sentido del artículo 14 de la Ley de Defensa de la Competencia. Como resultado de dicha consulta se notifica la presente operación.



En una primera fase, CFF y Sr. PENAUILLE constituirán una nueva sociedad (DJC), participada en un 51% del capital social y de los derechos de voto por CFF y en el 49% restante por el Sr. PENAUILLE. CFF aportará a esta nueva compañía 57 millones de euros y el Sr. PENAUILLE, su actual participación en PPS. A continuación se ampliará el capital social de PPS, suscribiendo DJC las nuevas acciones. A partir de ese momento, DJC será titular del 63% del capital social y derechos de voto de PPS.

En una segunda fase, DJC lanzará una OPA por el resto de las acciones de PPS. Dependiendo del resultado de la OPA, DJC pasará a ser titular de entre el 63% y el 100% del capital social y los derechos de voto de PPS en la Junta de Accionistas.

El Consejo de PPS estará integrado por nueve consejeros: tres nombrados por CFF, tres por el Sr. PENAUILLE y tres independientes. [...].

Para el resto de decisiones [...].

Finalmente, cabe resaltar que la ejecución de la operación está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia de Alemania, Francia y España. La operación ha sido notificada y aprobada en 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, 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 a) de la misma.

## **III. EMPRESAS PARTÍCIPES**

### **III.1. CFF RECYCLING, S.A. (CFF)**

CFF es una sociedad francesa fundada en 1956 que cotiza en la Bolsa de París. CFF está controlada, en última instancia, por D. M. Daniel Derichebourg, que posee el 48,63% de las acciones y el 63,77% de los derechos de voto.

CFF opera en diez países, con una red internacional de filiales y sucursales y sus actividades se centran en el reciclaje de metales ferrosos y no ferrosos y, en menor medida, en el reciclaje de residuos no metálicos. Se trata uno de los principales proveedores mundiales de servicios de reciclaje.

En España, CFF opera a través de su filial CFF RECYCLING IBERIA y REYFRA, S.L., una empresa en participación de la que también es socia la compañía LIRAS, que opera igualmente en el sector del reciclaje.



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

<b>Volumen de ventas de CFF<sup>2</sup></b> <b>(en millones de euros)</b>			
	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
Mundial	>250	>250	>250
Unión Europea	>250	>250	>250
España	>60	>60	>60

Fuente: Notificación

### **III.2 D. JEAN-CLAUDE PENAUILLE (Sr. PENAUILLE)**

El Sr. PENAUILLE es una persona física de nacionalidad francesa que, a través de su sociedad holding personal, JCP, controla en la actualidad el 45,71% del capital social de PPS, que representa el 62,67% de los derechos de voto de la compañía.

### **III.3 PENAUILLE POLYSERVICES, S.A. (PPS)**

PPS es una sociedad francesa que cotiza en la Bolsa de París. PPS está controlada por JCP que, a su vez, es propiedad al 100% del Sr. PENAUILLE.

En la actualidad, las acciones de PPS están estructuradas de la siguiente forma: JCP controla el 45,71% del capital social, que representa el 62,67% de los derechos de voto y el 54,29% restante del capital social de PPS (correspondiente al 37,21% de sus derechos de voto) se encuentra disperso entre el resto de accionistas.

PPS está presente en más de 40 países, con una amplia variedad de servicios a empresas que pueden agruparse en dos grandes ámbitos: (i) servicios aeroportuarios y (ii) servicios de gestión de instalaciones.

En España, PPS opera en el negocio de los servicios aeroportuarios a través de sus filiales SERVISAIR y GLOBEGROUND y en el negocio de limpieza a través de su filial SELMAR, S.A.

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

<b>Volumen de ventas de PPS</b> <b>(en millones de euros)</b>			
	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
Mundial	>250	>250	>250
Unión Europea	>250	>250	>250
España	<60	<60	>60

Fuente: Notificación

<sup>2</sup> Años fiscales a 30 de septiembre.



## IV. MERCADOS RELEVANTES

### IV.1. Mercado de producto

El ámbito económico en el que se enmarca la presente operación es el de la prestación de servicios aeroportuarios y servicios de limpieza, actividades que únicamente desarrolla la adquirida, PPS.

En España, PPS, a través de sus filiales *SERVISAIR* y *GLOBEGROUND*, supervisa en los aeropuertos españoles los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por otros operadores y suministra directamente, aunque de forma residual, servicios de asistencia relacionados con pasajeros.

Igualmente, PPS ofrece en España, a través de su filial *SELMAR, S.A.*, servicios de limpieza de edificios, actividad que no realiza en ningún aeropuerto español. Esta actividad, según las partes, es muy poco significativa, con cuotas de mercado, en todo caso, inferiores al [0-10] %.

Los servicios aeroportuarios consisten en la prestación de servicios de infraestructuras y de asistencia en tierra a las compañías aéreas y aviones y otros servicios comerciales asociados que se ofrecen a cualquier usuario de los aeropuertos, en particular, a los pasajeros.

Las autoridades españolas de competencia han considerado, en distintos precedentes, que, dentro de los servicios aeroportuarios, los de asistencia en tierra<sup>3</sup>, los comerciales y de restauración<sup>4</sup> y los de puesta a bordo de combustibles de aviación (servicios *into plane*)<sup>5</sup> constituyen mercados diferenciados.

Por su parte, los diferentes precedentes comunitarios segmentan los servicios en aeropuertos en distintas categorías.

En los casos IV/M.786 *Birmingham Internacional Airport* y IV/M.1035 *Hochtief/Aer Rianta/Dusseldorf Airport*, la Comisión consideró tres amplias categorías: (i) servicios de infraestructura (por ejemplo, servicios de pistas de aterrizaje y de pistas de rodaje); (ii) servicios de asistencia en tierra o *handling* (por ejemplo, *handling* de equipaje y pasajeros, suministro de gasolina y aceite, mantenimiento de aeronaves) y (iii) servicios comerciales asociados (por ejemplo, *catering*, tiendas libres de impuestos, aparcamiento y alquiler de coches).

Los servicios de asistencia en tierra o *handling*, de acuerdo con los precedentes comunitarios IV/M.1124 *Maersk Air/LFV Holding*, IV/M.1387 *Lufthansa /Menzies /Sigma at Manchester* y IV/M.2254 *Aviapartner Maersk/Novia*, podrían subdividirse en función de las clasificaciones de la Directiva del Consejo 96/67/CE relativa al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad o del Acuerdo de los Servicios de Asistencia en Tierra de la IATA. En todo caso, en dichos precedentes no se delimitaron mercados más estrechos, al no plantear las operaciones notificadas problemas sustantivos de competencia.

Según la Directiva citada, los servicios de asistencia en tierra comprenden: (a) asistencia administrativa en tierra y supervisión; (b) asistencia a pasajeros; (c) asistencia de equipajes; (d) asistencia de carga y correo; (e) asistencia de operaciones en pista; (f) asistencia de limpieza y servicio de la aeronave; (g) asistencia de combustible y lubricante; (h) asistencia de

<sup>3</sup> Resolución de 16 de noviembre de 1998, *Handling Aeropuertos*, expediente 126/95 del Tribunal de Defensa de la Competencia.

<sup>4</sup> Expediente del Servicio N-05008 *Dufry Holding/Dufry Investment/Aldeasa*.

<sup>5</sup> Expediente del Servicio N-04088 *Shell España/Cepsa*.



mantenimiento en línea; (i) asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación; (j) asistencia de transporte en superficie; y (k) asistencia de mayordomía.

Igualmente, en el asunto COMP/M.3382 *Iberia/Cobra Instalaciones / Serpista JV*, la Comisión consideró, aunque sin adoptar tampoco una posición definitiva, que el mercado de servicios de asistencia en tierra podría subdividirse en al menos dos amplias categorías: (1) servicios de rampa, que incluiría los apartados señalados en el párrafo anterior (c), (d), (e) y (g), relativos a asistencia de equipajes, de carga y correo, de operaciones en pista y de combustible y lubricante; y (2) el resto de servicios de asistencia. Esta segmentación se debería principalmente a la diferente regulación aplicable y al diverso grado de liberalización de cada uno de los dos grupos de servicios tras la entrada en vigor de la Directiva 96/67/CE.

La Directiva abre gradualmente el acceso a estas actividades, anteriormente en situación de monopolio, aunque limita el número de operadores únicamente para las actividades de servicios de rampa en los grandes aeropuertos europeos, debido principalmente a la escasez de espacio físico.

En España, el R.D. 1161/1999, de transposición de la Directiva Europea, regula la prestación de servicios aeroportuarios de *handling*. Se liberalizan todas las actividades, con la excepción de los servicios de rampa, por las que se limita el número de operadores en cada aeropuerto (un agente o dos en función del volumen de pasajeros o de carga), sujeto a la concesión administrativa a través de licitaciones públicas.

Teniendo en cuenta lo señalado anteriormente y los ámbitos en los que operan las partes, este Servicio considera relevante para el análisis de la presente operación el mercado de servicios de asistencia en tierra o *handling* y, en particular, el de supervisión de los servicios de asistencia en tierra prestados por otros operadores, en la medida en que la valoración de la operación no cambia por el hecho de adoptar una u otra definición.

#### **IV. 2. Mercado geográfico**

En los precedentes señalados anteriormente, la Comisión ha dejado abierta la definición del mercado geográfico relevante considerando, no obstante, que los servicios de asistencia en tierra deben englobarse en amplias áreas geográficas que comprendan aeropuertos vecinos que compitan en la prestación de estos servicios cuando las condiciones de competencia sean homogéneas (un radio de 100 km para aeropuertos regionales y de 300 km para aeropuertos internacionales), aunque sin excluir una definición más estrecha por aeropuertos.

En el precedente nacional N-04088 SHELL ESPAÑA/CEPSA, en el que se valoraban los servicios de puesta a bordo de combustible, se consideró la competencia en el mercado desde una perspectiva local y la competencia por el mercado desde una perspectiva nacional.

En todo caso, dada la naturaleza de la operación, este Servicio analizará el mercado de los servicios de asistencia en tierra y el segmento particular de servicios de supervisión de actividades de *handling* prestados por terceros, desde una perspectiva nacional, regional y por aeropuerto, dado que la valoración no cambia en función de la definición geográfica.



## V. ANÁLISIS DEL MERCADO

### V.1.- Estructura de la oferta

La oferta de servicios de asistencia en tierra está compuesta por las compañías aéreas que prestan servicios de asistencia a terceros o realizan actividades de autoasistencia en sus propios vuelos y por operadores independientes que sólo prestan este tipo de servicios a terceros. Generalmente, las compañías aéreas de mayor implantación en cada país realizan un mayor número de servicios, mientras que los operadores independientes están especializados en categorías de servicios.

Hasta la entrada en vigor de la Directiva 96/67/CE, la prestación de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos europeos constituía un monopolio bajo control de los organismos de gestión de aeropuertos (en España, AENA) o de las compañías aéreas dominantes.

Como resultado de la adopción y aplicación del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, que transpuso la Directiva 96/67/CE, la estructura de la oferta ha evolucionado significativamente en los últimos años. La Directiva ha abierto gradualmente el acceso a este mercado, incrementándose el número de operadores que realizan este tipo de servicios.

#### *Servicios de asistencia en tierra (handling) y de asistencia administrativa y supervisión en España*

Según la información suministrada por las partes, el tamaño del mercado de servicios de asistencia en tierra en España fue de aproximadamente [...] millones de euros en el 2004.

Los principales proveedores de tales servicios en España en el año 2004 fueron IBERIA, EURO HANDLING e INEUROPA HANDLING, con cuotas del [50-60]%, [10-20]% y [10-20]%, respectivamente. Estos operadores ofrecen la gama completa de servicios de asistencia en tierra o *handling*. La cuota de PPS fue del [0-10]%.

IBERIA es el principal agente de asistencia en tierra, operando en la actualidad en 44 aeropuertos, a través de una licitación convocada por AENA en 1992. En 16 aeropuertos españoles se cuenta con un segundo operador. PPS no es titular de ninguna concesión al respecto<sup>6</sup>.

Si se consideran únicamente los servicios de asistencia administrativa en tierra y supervisión<sup>7</sup>, en los que se centra la actividad de PPS, se observa la importancia de operadores de tamaño mediano y pequeño, tales como MED AERO SERVICES, AIRLINES GROUND ASSISTANCE, AEROSERVICES, LIGSTAIR, AIRPORT SERVICES, MELÉNDES, etc. La cuota de PPS en el mercado español de asistencia administrativa en tierra y supervisión fue del [0-10]% en el año 2004.

#### *Servicios de asistencia en tierra y de asistencia administrativa y supervisión por áreas geográficas.*

<sup>6</sup> AENA ha anunciado recientemente la convocatoria de nuevas licitaciones, que incrementarán el número de operadores en algunos aeropuertos, modificándose la estructura del mercado.

<sup>7</sup> Según las partes, la actividad de supervisión representa alrededor del [0-10]% del mercado total de los servicios de asistencia en tierra.



Las cuotas de mercado de PPS<sup>8</sup> por áreas geográficas regionales<sup>9</sup> en el mercado global de servicios de asistencia en tierra y en el segmento de servicios de asistencia administrativa en tierra y supervisión se recogen en el siguiente cuadro:

MERCADOS DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA EN ESPAÑA POR ÁREAS GEOGRÁFICAS (cifras en miles de euros)						
Áreas geográficas	Asistencia en tierra (handling)			Administración en tierra y supervisión		
	Valor total mercado	Valor negocio PPS	Cuota mercado PPS	Valor total mercado	Valor negocio PPS	Cuota mercado PPS
Noroeste	[...]	[...]	[0-10]%	[...]	[...]	[10-20]%
Oriental	[...]	[...]	[0-10]%	[...]	[...]	[0-10]%
Central	[...]	[...]	[0-10]%	[...]	[...]	[0-10]%
Sur	[...]	[...]	[0-10]%	[...]	[...]	[20-30]%
Mediterránea	[...]	[...]	[0-10]%	[...]	[...]	[10-20]%
Islas Canarias	[...]	[...]	[0-10]%	[...]	[...]	[0-10]%
Islas Baleares	[...]	[...]	[0-10]%	[...]	[...]	[10-20]%

Fuente: Notificación

#### *Servicios de asistencia en tierra y asistencia administrativa y supervisión por aeropuertos.*

Las cuotas de mercado de PPS por aeropuertos en el mercado global de servicios de asistencia en tierra<sup>10</sup>, según la información suministrada por las partes, quedan reflejadas en los

<sup>8</sup> Las partes no disponen de datos precisos relativos a las cuotas de mercado de sus competidores en los mercados regionales y por aeropuertos.

<sup>9</sup> Cada zona incluye los siguientes aeropuertos: Noroeste: Bilbao y Santiago; Oriental: Barcelona, Gerona y Reus; Central: Madrid y Valladolid; Sur: Málaga, Granada, Almería, Sevilla y Jerez; Mediterránea: Valencia, Alicante y Murcia; Islas Canarias: Arrecife, Fuerteventura, Las Palmas, La Palma y Tenerife Sur; Islas Baleares: Ibiza, Mahón y Palma.

<sup>10</sup> Los datos del mercado global de servicios de asistencia en tierra son estimaciones basadas en el precio medio por avión correspondiente a la prestación de servicios de asistencia en tierra ([500-1.500] euros aproximadamente), multiplicado por la media anual de movimientos de aeronaves en cada uno de los aeropuertos en los que opera PPS. En cuanto a los servicios de autoasistencia, los únicos operadores que prestan esos servicios en tierra con respecto a sus propios vuelos son IBERIA, SPANAIR y AIR EUROPA.



cuadros que se exponen a continuación:

MERCADO DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA POR AEROPUERTOS						
(cifras en miles de euros)						
Aeropuerto	Total mercado	Auto-asistencia	Servicios a terceros	Negocio PPS	Cuota negocio PPS	
					Total mercado	Servicio terceros
Alicante	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Almería	[...]	-	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Arrecife	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Barcelona	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Bilbao	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Fuerteventura	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Gerona	[...]	-	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Granada	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Ibiza	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Jerez	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
La Palma	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Las Palmas	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Madrid	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Mahon	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Málaga	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Murcia	[...]	-	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Palma	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Reus	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Santiago	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Sevilla	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Tenerife Sur	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Valencia	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%
Valladolid	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10]%	[0-10]%

Fuente: Notificación

MERCADO DE ASISTENCIA ADMINISTRATIVA EN TIERRA Y SUPERVISIÓN POR AEROPUERTOS			
Aeropuerto	Total mercado en euros	Negocio PPS en euros	Cuota mercado PPS (%)
Alicante	[...]	[...]	[0-10]%
Almería	[...]	[...]	[0-10]%
Arrecife	[...]	[...]	[10-20]%
Barcelona	[...]	[...]	[50-60]%
Bilbao	[...]	[...]	[0-10]%
Fuerteventura	[...]	[...]	[10-20]%
Gerona	[...]	[...]	[10-20]%
Granada	[...]	[...]	[90-100]%
Ibiza	[...]	[...]	[20-30]%
Jerez	[...]	[...]	[20-30]%
La Palma	[...]	[...]	[0-10]%
Las Palmas	[...]	[...]	[0-10]%
Madrid	[...]	[...]	[20-30]%
Mahon	[...]	[...]	[10-20]€
Málaga	[...]	[...]	[20-30]%
Murcia	[...]	[...]	[90-100]%
Palma	[...]	[...]	[0-10]%
Reus	[...]	[...]	[20-30]%
Santiago	[...]	[...]	[90-100]%
Sevilla	[...]	[...]	[0-10]%
Tenerife Sur	[...]	[...]	[10-20]€
Valencia	[...]	[...]	[0-10]%
Valladolid	[...]	[...]	[10-20]€

Fuente: Notificación

## V.2.- Estructura de la demanda

Los principales clientes de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos son las compañías aéreas y de carga que carecen, por lo general, de capacidad de autoasistencia y solicitan este tipo de servicios a terceros.

PPS presta servicios de asistencia aérea en España a través de sus filiales SERVIISAIR y GLOBEGRAND. Los principales clientes de PPS se detallan en el cuadro siguiente:

Compañía	% sobre el total de ventas de PPS
[...]	[20-30]%
[...]	[10-20]%
[...]	[10-20]%
[...]	[0-10]%
[...]	[0-10]%
[...]	[0-10]%
[...]	[0-10]%
[...]	[0-10]%
[...]	[0-10]%
[...]	[0-10]%
[...]	[0-10]%

Fuente: Notificación

### V.3.- Fijación de precios

Con carácter general, los precios de los servicios de *handling* se fijan individualmente por tipo de cliente y de servicio prestado. El horario de los movimientos aéreos que hay que atender, unido a la capacidad disponible de los operadores en esa franja horaria concreta, influye también en el nivel de precios aplicados.

Además, factores como la capacidad de ofertar una gama entera de servicios de *handling* y el grado de liberalización de estos servicios influyen igualmente en los precios aplicados. Únicamente los grandes operadores activos en el mercado español, como IBERIA, EUROHANDLING e INERUOPA HANDLING, ofrecen la gama completa de servicios de *handling*.

PPS considera que sus precios se corresponden con los aplicados por sus competidores. [...].

La escasa relevancia de los servicios de supervisión con respecto al conjunto de servicios de *handling* se refleja igualmente, según los notificantes, en las tarifas aplicadas.

Así, por ejemplo, la tarifa media aplicada por PPS en el aeropuerto de Málaga por la prestación de servicios de supervisión a un avión B.-7373-100 ó B-300 de IBERIA es de [...] euros, mientras que el coste de la prestación del resto de servicios de asistencia en tierra a estos aviones es de [...] euros y [...] euros, respectivamente.

### V.4.- Competencia potencial - Barreras a la entrada

Las principales barreras a la entrada en el mercado de asistencia en tierra a aeropuertos son de carácter administrativo y estructural.

Los operadores que desean prestar servicios de asistencia en tierra o, en su caso, servicios de autoasistencia, deben obtener una autorización administrativa de la Dirección General de Aviación Civil para cada aeropuerto en el que pretendan operar, según el artículo 9 del Real



Decreto 1161/1991, ya mencionado. Estas autorizaciones se otorgan por un periodo máximo de siete años y pueden ser renovadas.

Por otro lado, el acceso al mercado de los servicios de asistencia en tierra está condicionado por la disponibilidad del espacio físico de cada aeropuerto. AENA, como órgano gestor de los aeropuertos, decide las condiciones de acceso a las instalaciones del aeropuerto. A tal efecto, debe tenerse en cuenta que el artículo 16 del R.D. 1161/1991 establece que los estaciones disponibles del aeropuerto para la prestación de servicios de asistencia en tierra se distribuirán entre los operadores con criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios.

## **VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN**

La operación notificada consiste en la toma de control conjunto sobre PENAUILLE POLYSERVICES, S.A. por parte de CFF RECYCLING, S.A. y el Sr. PENAUILLE que, hasta ahora, la controlaba en exclusiva. La operación se enmarca en el ámbito del mercado de servicios en tierra en aeropuertos (handling) y, en particular, en el segmento de supervisión de la asistencia prestada por otros operadores.

### **VI.1.- Posición en el mercado**

Como consecuencia de la operación no se producen adiciones de cuota de mercado: por una parte, CFF no opera en ninguno de los mercados relevantes considerados y, por otra, el Sr. Penauille sigue manteniendo el control sobre las cuotas de que ya disponía, pero de manera conjunta en lugar de exclusiva. En consecuencia, no se produce modificación significativa alguna en la estructura competitiva de los mercados considerados.

En 2004, la cuota de PPS en el mercado de servicios de asistencia en tierra fue inferior al [0-10]%, incluso tomando la definición geográfica de mercado más estrecha, correspondiente a cada aeropuerto.

Las cuotas de mercado de PPS oscilan entre el [0-10]% y el [20-30]%, para los servicios de supervisión por áreas geográficas dentro del territorio nacional, y sólo superan el 25% si se considera el mercado de cada aeropuerto. PPS opera en 23 aeropuertos españoles en este mercado, arrojando una cuota del [90-100]% en Granada, Murcia y Santiago de Compostela, y de entre [0-10]% y [50-60]% en el resto.

En todo caso, cabe destacar la escasa relevancia de los servicios de supervisión, actividad principal de PPS en España, en el conjunto de los servicios de asistencia en tierra.

### **VI.2.- Competencia actual - Competencia potencial - Barreras a la entrada**

Los principales operadores en el mercado de asistencia en tierra en España son las compañías aéreas IBERIA, SPANAIR y AIR EUROPA que, además de servicios de autoasistencia, prestan servicios a otras compañías aéreas. Por otra parte, dentro de los servicios a terceros existe un número significativo de operadores de mediano y pequeño tamaño.

El acceso al mercado de *handling* está condicionado por barreras a la entrada de carácter administrativo y estructural.

### **VI.3.- Conclusiones**

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.