

## **INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN**

### **EXPEDIENTE C/0708/15 PROSEGUR / MIV**

---

#### **I. ANTECEDENTES**

- (1) Con fecha 27 de octubre de 2015, tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) notificación de la operación de concentración económica consistente en la adquisición por parte de PROSEGUR SERVICIOS DE EFECTIVO ESPAÑA, S.L. (en adelante, PROSEGUR), filial de PROSEGUR COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A., del control exclusivo de MIV GESTIÓN, S.A. (en adelante, MIV) a través de la compra de la totalidad de su capital social, notificación que dio lugar al expediente C/0708/15 PROSEGUR/MIV.
- (2) Dicha notificación ha sido realizada por PROSEGUR COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A. según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), por superar el umbral establecido en la letra a) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC).
- (3) Con fecha 4 de noviembre de 2015, la Dirección de Competencia, de conformidad con lo previsto en los apartados 4 y 5 del artículo 55 de la LDC, notificó a PROSEGUR COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A. un escrito de solicitud de información y subsanación, acordando, de conformidad con el artículo 37.2.b) de la LDC, que el citado requerimiento suspendiese el cómputo del plazo de resolución en primera fase del expediente de referencia.
- (4) Con fecha 18 de noviembre de 2015, se notificó por la Dirección de Competencia acuerdo de reanudación del cómputo del plazo para resolver en primera fase el expediente de referencia, tras haberse obtenido la respuesta al citado requerimiento de información y subsanación de 4 de noviembre de 2015 por parte de PROSEGUR COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A. el 17 de noviembre de 2015.
- (5) Con fecha 19 de noviembre de 2015, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 55.5 de la LDC, la Dirección de Competencia, con base en los datos e informaciones aportados por la notificante en su respuesta de 17 de noviembre de 2015, notificó una nueva solicitud de información a PROSEGUR COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A., acordando que la misma suspendiese el cómputo del plazo de resolución en primera fase del expediente de referencia, de conformidad con el artículo 37.2.b) de la LDC.
- (6) La respuesta de la notificante a la citada solicitud de información tuvo entrada en la CNMC el 7 de diciembre de 2015, acordándose por la Dirección de Competencia, con fecha 9 de diciembre de 2015, que con la

citada contestación se reanudaba el cómputo del plazo máximo de resolución en primera fase del expediente de referencia.

- (7) A la luz de todo lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 28 de diciembre de 2015, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

## **II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

- (8) La operación de concentración económica notificada consiste en la adquisición por parte de PROSEGUR SERVICIOS DE EFECTIVO ESPAÑA, S.L., (PROSEGUR) del control exclusivo de MIV GESTIÓN, S.A. (MIV).
- (9) La operación se articula a través de un contrato de compraventa del 100% de las acciones de MIV, suscrito el 30 de septiembre de 2015 entre PROSEGUR y los dos únicos accionistas de MIV.
- (10) La ejecución de la misma se condiciona a la autorización por parte de la CNMC, así como a la aceptación de uno de los principales clientes de MIV (cláusula 4.1.2 del Contrato de Compraventa).
- (11) Debe destacarse que este cliente, al cual se condiciona la operación de concentración, es la sociedad [...] <sup>1</sup> que, a su vez, se configura como uno de los principales operadores a nivel internacional en el sector de transporte internacional aeroportuario de mercancías valiosas, principal actividad de la adquirida.
- (12) En consecuencia, la operación es una concentración económica conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1.b) de la LDC.

## **III. RESTRICCIONES ACCESORIAS**

- (13) La operación de concentración económica de referencia se articula a través del “*Contrato de Compraventa de Acciones de la Sociedad MIV GESTION, S.A.*” (en adelante, el Contrato de Compraventa), suscrito entre PROSEGUR y los dos únicos accionistas de MIV (en adelante, los vendedores), el 30 de septiembre de 2015, cuyo contenido íntegro viene configurado por el texto principal del contrato y una serie de anexos.
- (14) Del clausulado del citado contrato se extraen las siguientes restricciones de competencia adicionales al objeto principal de la operación de concentración económica notificada.

### **III.1 Cláusula de no competencia**

- (15) La cláusula 12 del Contrato de Compraventa, en las letras a) y b) de su apartado 1, establece que ninguno de los vendedores podrá, por sí mismo o a través de persona vinculada o de otra sociedad participada, relacionada o asesorada por cualquiera de ellos:
- Iniciar, tener participación, directa o indirecta, o dedicarse a cualquier actividad que pueda competir con MIV.

---

<sup>1</sup> Se indica entre corchetes aquella información cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial

- Asesorar o establecer cualquier forma de colaboración con persona o entidad que de alguna manera pueda competir con las actividades de MIV.

(16) Por su parte, el apartado 2 de la cláusula 12 del Contrato de Compraventa establece que el plazo de vigencia de estas obligaciones de no competencia para los vendedores es de tres años, a contar desde la fecha del cierre de la operación.

### **III.2 Cláusula de no captación**

(17) La cláusula 12.1 letra d) del Contrato de Compraventa establece, dentro del compromiso de no competencia asumido por las partes, la prohibición para los vendedores (por si mismos o a través de persona vinculada o sociedad participada, relacionada o asesorada por cualquiera de ellos), de promover traspasos de personal de MIV a otras sociedades participadas directa o indirectamente por éstos.

(18) Esta cláusula de no captación, puesto que se encuentra integrada en el Contrato de Compraventa como una de las restricciones derivadas de la cláusula de no competencia, se somete a los límites temporales especificados en la misma cláusula y cuyo contenido se ha desarrollado en el punto anterior.

### **III.3 Cláusula de confidencialidad**

(19) Además del compromiso de confidencialidad que asumen las partes en relación al propio Contrato de Compraventa y a la operación notificada (establecido en virtud de la cláusula 13.4 del Contrato de Compraventa), la cláusula 12.1 letra c) del Contrato de Compraventa establece, dentro del compromiso de no competencia asumido por las partes, la prohibición para los vendedores (por si mismos o a través de persona vinculada o sociedad participada, relacionada o asesorada por cualquiera de ellos), de suministrar a terceros información alguna referente a las actividades de MIV, tales como know-how, técnicas de fabricación o distribución, etc.

(20) Esta cláusula de confidencialidad, puesto que se encuentra integrada en el Contrato de Compraventa como una de las restricciones derivadas de la cláusula de no competencia, se somete a los límites temporales especificados en la misma cláusula y cuyo contenido se ha desarrollado con anterioridad.

(21) Por su parte, el anexo 8.3.9 del Contrato de Compraventa, que forma parte integrante del mismo, establece una obligación de confidencialidad<sup>2</sup> para uno de los vendedores y para uno de los empleados de MIV.

(22) [...]

---

<sup>2</sup> La cláusula 8.3 del Contrato de Compraventa establece una serie de actuaciones que las partes deberán realizar en unidad de acto en la fecha del cierre de la operación (es decir, cuando tenga lugar la transmisión efectiva de la titularidad de las acciones mediante otorgamiento de escritura pública de compraventa, una vez cumplidas las condiciones suspensivas y las obligaciones de los vendedores establecidas en el citado contrato), sin las cuales no se consumará la operación.

Entre estas actuaciones, [...]

- (23) Esta obligación de confidencialidad, que implica la prohibición de divulgación y el deber de secreto profesional sobre la información relativa a las actividades desarrolladas por MIV, se establecen por tiempo indefinido y tanto en España como fuera del país.

#### **III.4 Valoración**

- (24) El artículo 10.3 de la LDC establece que *“en su caso, en la valoración de una concentración económica podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”*.
- (25) A su vez, la Comunicación de la Comisión Europea sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03) señala, en su párrafo 18, que las cláusulas inhibitorias de la competencia impuestas al vendedor en la cesión de toda o parte de una empresa serán accesorias a la concentración cuando haya buenos motivos para creer que sin ellas no sería posible la venta de la totalidad o parte de la misma. Para obtener el valor íntegro de los activos transferidos, el comprador debe gozar de algún tipo de protección frente a la competencia del vendedor que le permita fidelizar la clientela y asimilar y explotar los conocimientos técnicos.
- (26) Con estas cláusulas inhibitorias se garantiza la cesión al comprador del valor íntegro de los activos transferidos, y están justificadas durante un plazo máximo de tres años cuando la cesión de la empresa incluye la transferencia de la clientela fidelizada como fondo de comercio y conocimientos técnicos, y hasta dos años cuando sólo se incluye el fondo de comercio. En cambio, las cláusulas inhibitorias de la competencia no pueden considerarse necesarias si, en realidad, el traspaso se limita a activos materiales (como terrenos, edificios o maquinaria) o a derechos exclusivos de propiedad industrial y comercial (cuyos titulares pueden emprender de inmediato acciones legales contra las infracciones que pueda cometer el cedente de dichos derechos).
- (27) Las citadas cláusulas deben limitarse al ámbito geográfico en el que el vendedor ofrecía sus productos o servicios de referencia antes del traspaso y a los productos y servicios que constituyan la actividad económica de la empresa traspasada, sin que sea necesario proteger al comprador de la competencia del vendedor en territorios en los que éste no estaba presente.
- (28) Del mismo modo, las cláusulas inhibitorias de la competencia han de limitarse a los productos y servicios que constituyan la actividad económica de la empresa traspasada.
- (29) Asimismo, la citada Comunicación de la Comisión Europea dispone que el vendedor puede comprometerse en nombre propio y en el de sus filiales y agentes comerciales. No obstante, no se considerará directamente vinculada a la realización de la concentración y necesaria a tal fin ninguna obligación por la que se impongan restricciones similares a otras partes.

- (30) Las cláusulas de no captación y confidencialidad también se rigen por estos principios.
- (31) A la vista de todo lo anterior y teniendo en cuenta los precedentes de la CNMC, esta Dirección de Competencia considera que las obligaciones de no competencia que asumen los vendedores en virtud de la cláusula 12.1 del Contrato de Compraventa pueden resultar necesarias para preservar el valor de la empresa adquirida.
- (32) Ahora bien, debe tenerse en cuenta que este tipo de obligaciones únicamente están justificadas como accesorias a la operación de concentración notificada si su duración, ámbito geográfico de aplicación, contenido y las personas sujetas a ellas no exceden de lo que razonablemente requiere la concentración.
- (33) En este sentido, si bien el Contrato de Compraventa limita las obligaciones de no competencia a las actividades de MIV, no se especifica el ámbito temporal al que debe entenderse referido el contenido de tales actividades.
- (34) Por tanto, esta Dirección de Competencia estima que las obligaciones de no competencia impuestas a los vendedores sólo son necesarias en la medida que se circunscriban a las actividades desarrolladas y comercializadas por MIV a la fecha del cierre de la operación, esto es, a los servicios integrantes de la cadena de valor del mercado de transporte internacional aeroportuario de mercancías valiosas con origen o destino en España.
- (35) Tampoco se define en el Contrato de Compraventa el ámbito geográfico al que deben limitarse las obligaciones de no competencia descritas<sup>3</sup>, por lo que debe ser interpretado como indefinido.
- (36) En consecuencia, esta Dirección de Competencia, en línea con lo establecido en la Comunicación Comunitaria sobre restricciones accesorias, considera que las obligaciones de no competencia al que se someten los vendedores están justificadas como accesorias a la operación de concentración notificada únicamente en relación con ámbito geográfico en el que la empresa adquirida prestaba sus servicios de referencia antes del traspaso.
- (37) Asimismo, de conformidad con la citada Comunicación Comunitaria sobre restricciones accesorias, esta Dirección de Competencia estima que las limitaciones a la competencia establecidas en virtud de la cláusula 12.1 del Contrato de Compraventa se consideran accesorias únicamente durante los dos primeros años desde que la operación haya quedado formalizada.
- (38) La Dirección de Competencia entiende que la cesión de MIV supone únicamente la transferencia de clientela fidelizada como fondo de comercio, así como de sus activos materiales y derechos exclusivos de propiedad

---

<sup>3</sup> No obstante, la notificante, en el formulario de notificación de 27 de octubre de 2015, da por hecho que la cláusula de no competencia se limita al territorio español, al afirmar que “*dicha cláusula limita su aplicación a los servicios destinados o con origen al territorio nacional español, que son los que la sociedad adquirida desarrolla y que es el área de negocio donde ha obtenido toda su facturación, no siendo de aplicación a servicios que desempeñados exclusivamente en otros países de la Unión Europea o/y terceros Estados*”.

industrial y comercial, sin que, por el contrario, implique traspaso alguno de conocimientos técnicos significativos.

- (39) Esto se debe a que la adquirente, PROSEGUR, bien mediante la prestación directa de servicios o bien mediante su subcontratación, es un competidor activo en el mercado de servicios de transporte internacional aeroportuario de mercancías valiosas con origen o destino en España, ámbito que constituye el núcleo de la actividad económica de MIV.
- (40) Por otra parte, la Comunicación de la Comisión Europea sobre restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración establece que las cláusulas que limiten el derecho del vendedor a adquirir o tener acciones en una empresa que compita con la empresa cedida se considerarán directamente vinculadas a la realización de la concentración y necesarias a tal fin en las mismas condiciones que las cláusulas inhibitorias de la competencia, salvo que impidan que el vendedor adquiera o tenga acciones para fines exclusivamente de inversión financiera que no le confieran directa o indirectamente funciones de dirección o una influencia sustancial en la empresa competidora.
- (41) A la vista de esta previsión comunitaria, esta Dirección de Competencia considera que la prohibición que se impone a los vendedores de ostentar cualquier tipo de participación, directa o indirectamente, en una sociedad que pueda competir con la actividad de MIV, resulta completamente desproporcionada para preservar la integridad del negocio adquirido.
- (42) Por ello, la prohibición de toda participación societaria que no suponga para los vendedores la asunción del control o de funciones directivas en una sociedad competidora de MIV debe entenderse excluida de la autorización de la operación de concentración notificada.
- (43) Todos los aspectos de las cláusulas señaladas que exceden los límites establecidos por la Comunicación de la Comisión Europea y los precedentes de las autoridades de competencia españolas quedan sujetos a la normativa propia de acuerdos entre empresas.
- (44) Como se ha señalado anteriormente, los criterios que se utilizan para determinar si una previsión de no competencia debe considerarse accesoria a una operación de concentración son también aplicables a los pactos de no captación que las partes pudieran suscribir como consecuencia de una operación de concentración.
- (45) Por tanto, esta Dirección de Competencia considera que el pacto de no captación establecido en virtud de la cláusula 12.1.d) del Contrato de Compraventa es accesorio a la concentración en todo lo que no exceda el ámbito material, geográfico y temporal establecido respecto a las obligaciones de no competencia analizadas, quedando sujetos a la normativa propia de acuerdos entre empresas los aspectos que excedan de los citados límites.



- (46) Al igual que sucede con los pactos de no captación, las cláusulas de confidencialidad tienen un efecto comparable al de las cláusulas inhibitorias de la competencia, por lo que se evalúan de forma similar.
- (47) En relación a la obligación de confidencialidad que la letra c) de la cláusula 12.1 del Contrato de Compraventa impone a los vendedores, que se somete a las mismas condiciones que las obligaciones de no competencia descritas, esta Dirección de Competencia estima que se trata de una medida necesaria para el desarrollo de la operación, pero sólo por un límite temporal de dos años, así como en relación con el ámbito material y geográfico de actuación del negocio adquirido a la fecha del cierre de la operación, por las mismas razones que se ha señalado en relación con la cláusula de no competencia.
- (48) Igualmente, esta Dirección de Competencia considera que las obligaciones de confidencialidad asumidas por uno de los vendedores y uno de los empleados de MIV, establecidas en la estipulación quinta del anexo 8.3.9 del Contrato de Compraventa, son accesorias a la operación de concentración notificada, únicamente durante los dos primeros años desde la formalización de la operación y en relación con el ámbito material y geográfico de actuación de MIV a la fecha del cierre de la operación.
- (49) En consecuencia, teniendo en cuenta la legislación y los precedentes nacionales y comunitarios, así como la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), se considera que, en el presente caso, **el contenido de los pactos de no competencia, no captación y confidencialidad son accesorios a la operación de concentración y deben entenderse autorizados en ella, solamente en lo que respecta al ámbito material y geográfico de actuación de MIV a la fecha del cierre de la operación, durante los dos primeros años desde la formalización de la operación de concentración**, ya que se estiman medidas necesarias y adecuadas para preservar la totalidad del valor del negocio transferido, sin las cuales no sería posible llevar a cabo la operación.
- (50) El resto de restricciones que exceden de este contenido necesario vinculado a la ejecución de la operación no serían accesorias a la operación ni deben entenderse autorizadas con ella, estando, en su caso, sujetas a la normativa aplicable a los acuerdos entre empresas.

#### **IV. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA**

- (51) 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, puesto que no se superan los umbrales previstos en los apartados 2 y 3 del artículo 1 del citado Reglamento Comunitario.

- (52) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1.a) de la misma, en al menos uno de los mercados relevantes considerados, tal y como se verifica en los siguientes apartados.

## V. EMPRESAS PARTÍCIPES

### V.1 PROSEGUR SERVICIOS DE EFECTIVO ESPAÑA, S.L. (PROSEGUR)

- (53) PROSEGUR es filial al 100% del PROSEGUR COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A., entidad que, a través de sus distintas filiales (que conforman el GRUPO PROSEGUR), presta actividades propias de las compañías de seguridad privada dentro del ámbito de la Ley 5/2004, de 4 de abril, de Seguridad Privada (LSP), incluido el servicio de transporte y manipulación de fondos.
- (54) El GRUPO PROSEGUR está presente en nueve países en el segmento Europa & Asia Pacífico (España, Francia, Portugal, Alemania, Luxemburgo, China, Singapur, India y Australia) y ocho de Latinoamérica (Brasil, Argentina, Chile, Perú, Uruguay, Colombia, Paraguay y México).
- (55) Según la notificante, el volumen de negocios de PROSEGUR COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A. en el año 2014, conforme al artículo 5 del RDC, fue el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE PROSEGUR COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A. EN 2014 (millones de euros)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
3.782,6	1.438,8	857,9

Fuente: Notificación

### V.2 MIV GESTIÓN, S.A. (MIV)

- (56) MIV presta servicios de intermediación y agencia de carga para el transporte internacional de todo tipo de bienes valiosos y vulnerables. MIV dirige sus servicios a sectores diversos en el ámbito bancario, financiero, fiscal, y de la producción de tarjetas bancarias, inteligentes, seguridad digital, joyería, piedras y metales preciosos tanto en los mercados mayoristas como de consumo.
- (57) La expedición y logística de este tipo de operaciones con carácter transnacional requiere la gestión y despacho de trámites aduaneros y aeroportuarios para lo que MIV cuenta con instalaciones propias que opera en los aeropuertos de Barcelona y Madrid desde los que esta compañía presta servicio a los clientes en España, Portugal y Andorra
- (58) Según la notificante, el volumen de negocios de MIV en el año 2014, conforme al artículo 5 del RDC, fue el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE MIV GESTIÓN, S.A. EN 2014 (millones de euros)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
2,8	2,8	2,8

Fuente: Notificación



## **VI. MERCADOS RELEVANTES**

### **VI.1 Mercados de producto**

- (59) La operación de concentración económica notificada afecta al sector de los servicios de transporte internacional de mercancías valiosas, en el que operan PROSEGUR y MIV, ya sea con directamente, a través de medios propios, o indirectamente, mediante la subcontratación de servicios a otros operadores.
- (60) Según la notificante, el transporte internacional de mercancías valiosas es un servicio complejo que puede comprender múltiples prestaciones de distinta naturaleza. En este tipo de transporte, la vía aérea suele ser el componente principal de cada ruta
- (61) A las peculiaridades propias del transporte internacional de mercancías por aire, tanto de índole logístico como jurídico<sup>4</sup>, como se ha señalado por distintos precedentes comunitarios en la materia<sup>5</sup>, se añaden las derivadas del carácter valioso o vulnerable de la carga, que incorpora al servicio diversas medidas de seguridad.
- (62) Por tanto, se trataría de un mercado diferenciado dentro del mercado general de transporte aéreo de carga.
- (63) La existencia de un mercado relevante de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas se ve reforzada, según la notificante, por el hecho de que para algunos de los grandes operadores internacionales en el citado mercado, como BRINK'S, INCORPORATED (BRINK'S), la división de transporte internacional de mercancías valiosas constituye un sector y una línea de negocio separada e independiente del resto.
- (64) La cadena de valor del mercado de servicios de transporte internacional de mercancías valiosas "*puerta a puerta*" comprende normalmente nueve prestaciones diversas: (i) transporte de seguridad en punto de origen, (ii) custodia y seguridad de la carga en el aeropuerto de origen, (iii) gestión aduanera en el punto de origen, (iv) agencia de carga y gestión de flete, (v) aseguramiento, (vi) flete, (vii) custodia y seguridad de la carga en el aeropuerto de destino, (viii) gestión aduanera en el punto de destino y (ix) transporte de seguridad al punto de destino.
- (65) La diferente naturaleza de los servicios relacionados, cuya prestación implica procesos e *inputs* productivos muy diferentes, sometidos a una estricta y dispar regulación nacional, comunitaria e internacional<sup>6</sup>, hacen que estos servicios sean difícilmente sustitutivos entre sí desde el punto de vista de la oferta, lo que evidenciaría la existencia de mercados diferenciados para cada uno de los segmentos de actividad integrantes de la cadena de valor del transporte internacional de mercancías valiosas.

---

<sup>4</sup> Normativa en materia de aduanas, impuestos especiales, transporte y manipulación de fondos y valores y seguridad aérea.

<sup>5</sup> M.6059 NORBERT/DENTRESSANGLE/LAXEY LOGISTICS, M. 3971 DEUTSCHE POST/EXEL y M.6570 UPS / TNT EXPRESS.

<sup>6</sup> Normativa en materia de seguridad privada, aduanera y fiscal y de seguridad aérea.

- (66) Con respecto a la perspectiva de la demanda, la propia notificante reconoce que, en el mercado de transporte internacional aeroportuario de mercancías valiosas, es frecuente que los clientes finales contraten estos servicios de manera individualizada, en atención a sus concretas necesidades.
- (67) Esta circunstancia, en palabras de la propia notificante, *“puede determinar que cada uno de los servicios deba considerarse como separado y autónomo desde la perspectiva del estudio de la competencia y dinámica del mercado”*, y que *“de hecho, bien podría llegar a argüirse que cada uno de los eslabones en la cadena de valor pueda llegar a considerarse un mercado de producto relevante a efectos del análisis que aquí se realiza”*.
- (68) Adicionalmente, los precedentes comunitarios en relación con este sector también parecen indicar la existencia de mercados diferenciados para cada tipo de servicio, toda vez que en las concentraciones comunitarias M.6059 NORBERT/DENTRESSANGLE/LAXEY LOGISTICS y M. 3971 DEUTSCHE POST/EXEL se analizaron los efectos en el mercado de fletes de cargas aéreas.
- (69) La notificante señala que si bien PROSEGUR y MIV comercializan y contratan con clientes finales la prestación íntegra de los servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas, lo cierto es que ambas compañías carecen de la capacidad necesaria para prestar con sus propios medios cada uno de los distintos segmentos que integran el mercado analizado.
- (70) Por ello, la demanda de un servicio integral se satisface por estas compañías mediante la subcontratación a terceros de las partes de la cadena de valor que no pueden ejecutar directamente, agregando e integrando en su oferta de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas servicios de distintos operadores.
- (71) En concreto, según la notificante, MIV es una agencia de carga para el transporte aéreo y agente de aduanas especializado en estos servicios, que cuenta con instalaciones en los aeropuertos de Madrid y Barcelona para la prestación de servicios “puerta a puerta” con origen y destino en España.
- (72) Para el caso de estos servicios, MIV presta con medios propios únicamente los servicios de gestión aduanera y de agencia de carga y gestión de flete que tienen origen y destino en España<sup>7</sup>, subcontratando la prestación del resto a otros operadores<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Según la notificante, solamente el [...] % de la facturación de sus ingresos de venta provendrían de los servicios prestados directamente con medios propios. El [...] % restante correspondería a los servicios subcontratados.

<sup>8</sup> Sin embargo, la notificante no ofrece ningún dato acerca de los servicios que MIV prestaría en caso de que la mercancía objeto de transporte tuviera origen en España, pero destino a un punto dentro de la Unión Europea.

PROSEGUR COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A. afirma que desconoce qué porcentaje de los servicios de transporte de seguridad que realiza en territorio español con origen o destino en los aeropuertos de Madrid y Barcelona está destinado, o procede, de lugares extranjeros para los que el traslado de mercancías requiere previo despacho aduanero.

Con respecto a esta cuestión, debe tenerse en cuenta que, en principio, de conformidad con la información facilitada por la notificante, sólo parecen requerirse servicios de gestión aduanera, ya sean de exportación o de importación, cuando el objeto transportado tienen un origen o destino extracomunitario.

- (73) PROSEGUR, por su parte, presta distintos servicios relacionados con la seguridad y el transporte y logística.
- (74) De acuerdo con los datos proporcionados por la notificante, PROSEGUR estaría presente en el mercado de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas, donde es capaz de prestar con medios propios los servicios de transporte y seguridad, agencia de carga y gestión de flete, cuando el punto de origen y destino está en España y, ocasionalmente, el transporte de seguridad al punto de origen o destino situado fuera de España, dependiendo del lugar<sup>9</sup>.
- (75) De esta manera, se produce un solapamiento entre las partes en la oferta a clientes finales de **servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España**, por lo que este sería un mercado de producto relevante a analizar en el marco del expediente de referencia.
- (76) Asimismo, esta Dirección de Competencia, a la vista de las consideraciones expuestas con anterioridad, considera necesario analizar como mercados relevantes afectados aquellos segmentos de la cadena de valor de servicios de transporte internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España, en los que PROSEGUR o MIV actúan con medios propios, en la medida que la operación de concentración afectaría también a la dinámica competitiva existente en estos segmentos.
- (77) En consecuencia, también son mercados relevantes de producto, a los efectos del presente expediente, los siguientes<sup>10</sup>:

---

<sup>9</sup> Según la notificante, el [...] % de la facturación de PROSEGUR por servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas correspondería a servicios prestados por sí misma, correspondiendo el [...] % restante a servicios subcontratados a otras compañías.

<sup>10</sup> El resto de mercados que conforman la cadena de valor de los servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas, y que no son prestados con medios propios por ninguna de las dos partes de la operación de concentración económica analizada, se concretan, según la notificante, en las acciones indicadas a continuación:

- *Servicios de custodia y seguridad de la carga en el aeropuerto de origen y/o destino:* Según la notificante, la práctica habitual en los aeropuertos de Europa, en el caso de punto de envío de la mercancía, consiste en la entrega de la mercancía valiosa en la terminal de carga de valores del aeropuerto, donde queda en custodia en la bodega de seguridad del mismo.

Una vez cumplimentados todos los requisitos documentales (incluida la gestión de aduanas, en su caso, que es constituye un mercado relevante diferenciado), el transporte de seguridad (*handling de seguridad*) desde la bodega del aeropuerto hasta la aeronave lo realiza la empresa contratada por las aerolíneas para ello.

En algunos casos la entrega de mercancía se realiza a pie de avión. En este caso, el cliente o la empresa de seguridad privada entregan la mercancía directamente en el avión a la empresa de handling. Para ello se han de solicitar los permisos pertinentes para el acceso directo a la aeronave que exijan el aeropuerto y las autoridades de aviación civil.

En el caso de que el aeropuerto sea el punto de destino o recogida de la mercancía, el proceso anteriormente descrito se produce a la inversa.

Según PROSEGUR COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A., la contratación de estos servicios está vinculada a la contratación del flete aéreo. Es la aerolínea la que elige el operador de carga y custodia (la empresa de handling de seguridad), que suele ser una compañía perteneciente al mismo grupo de la compañía aérea (por ejemplo, SWISSPORT o IAG CARGO).

Aunque PROSEGUR y MIV, según la notificante, tengan titulación como agente IATA (Agencia Internacional de Agentes de carga aérea), por lo que estarían en condiciones eventuales de contratar flete a las aerolíneas, ninguna de estas dos compañías prestan estos servicios de manera directa, con medios propios, ya que, como se acaba de explicar, este servicio es realizado por la empresa de handling de seguridad contratada por cada aerolínea para cada aeropuerto.

Se trata, por tanto, de un servicio integrado dentro de los servicios ofrecidos por las compañías aéreas cuando se contrata el flete aéreo de mercancía valiosa.

**a) Mercado de servicios de transporte de seguridad de mercancías valiosas en punto de origen o destino, cuando el punto de origen o de destino está en España:**

- (78) Dependiendo de que se trate de recogida en origen o en destino, este servicio consiste en lo siguiente:
- *Punto de origen situado en España:* el servicio consiste en la realización de la recogida de la mercancía de valor en el punto de origen indicado y en su transporte de seguridad hasta el aeropuerto.
  - *Punto de destino situado en España:* el servicio consiste en la recogida de la mercancía de valor en la terminal de carga del aeropuerto y su transporte de seguridad hasta el punto de destino.
- (79) En ambos casos, se deben emplear los medios adecuados previstos en la regulación española vigente en materia de transporte y manipulación de fondos y valores (vehículos blindados, vigilantes de seguridad y, en su caso, custodia)<sup>11</sup>, pudiéndose realizar el transporte de manera directa o en dos tramos: desde el punto de origen hasta la base de seguridad de la correspondiente empresa de seguridad privada y posteriormente, desde esta base de seguridad hasta el aeropuerto (o el recorrido inverso en el caso de que el punto de destino de la mercancía sea el territorio español).
- (80) Este servicio se integra dentro de las actividades de transporte y manipulación de fondos, que constituye un mercado independiente dentro del sector de los servicios de seguridad privada, de conformidad con los precedentes nacionales<sup>12</sup> y comunitarios en la materia<sup>13</sup>.

---

Además, estos operadores de handling no están presentes en todos los aeropuertos (en los aeropuertos principales, como Madrid y Barcelona, suele haber 3 o 4, mientras que en los más pequeños puede haber 1 o 2), por lo que la contratación de la empresa de handling está sujeta a la aerolínea con la que se haya contratado el flete de la mercancía y al aeropuerto de origen/destino.

- *Servicio de aseguramiento:* la cobertura del valor transportado se lleva a cabo mediante la contratación de pólizas con empresas aseguradoras debidamente autorizadas y sometidas a su propia regulación en materia de seguros y reaseguros.
- *Servicio de flete:* Este servicio se presta directamente por las aerolíneas, que cuentan con sus propias autorizaciones y regulación.

<sup>11</sup> Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada (LSP). Esta ley, que entró en vigor a los dos meses de su publicación, derogó la Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada (Ley 23/1992), manteniendo la vigencia, en lo que no contravenga a esta ley, del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por el Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre (RSP) y del resto de la normativa de desarrollo de la Ley 23/1992 y del propio Reglamento.

Respecto a la normativa de desarrollo, serían de aplicación al mercado de servicios de transporte y manipulado de fondos las siguientes órdenes del Ministerio del Interior:

- Orden INT/314/2011, de 1 de febrero, sobre empresas de seguridad privada (en lo referente a vehículos de transporte de fondos, valores y objetos valiosos o peligrosos y a la vigilancia del transporte de fondos objetos valiosos o peligrosos, excepto explosivos).
- Orden INT/317/2011, de 18 de febrero, sobre medidas de seguridad privada (en lo relativo al transporte de monedas, billetes, títulos-valores y objetos preciosos).
- Orden INT/318/2011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada (en lo relativo al armamento y uniformidad del personal de seguridad privada).

<sup>12</sup> Informe del extinto Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC) en el expediente C-57/00 PROSEGUR/BLINDADOS DEL NORTE y los expedientes del extinto Servicio de Defensa de la Competencia (SDC) N-05005 PROSEGUR/ESC y N-5025 PROSEGUR/NORDES, expediente de concentración C/416/11 LOOMIS/EFFECTIVOX, así como los expedientes sancionadores S/0197/09 CONVENIO SEGURIDAD y S/0398/12 LOOMIS-PROSEGUR.

<sup>13</sup> M.3396 GROUP 4 FALCK / SECURICOR y M.5993 SECURITAS/RELIANCE SECURITY SERVICES/RELIANCE SECURITY SERVICES SCOTLAND.

- (81) De conformidad con su condición de servicios de seguridad privada, sólo pueden prestarse por empresas de seguridad privada<sup>14</sup>.
- (82) Como se ha indicado con anterioridad, PROSEGUR, en su condición de empresa de seguridad privada, presta directamente estos servicios con sus propios medios.
- (83) En el caso de MIV, que no ostenta tal condición, estos servicios se prestan subcontratados con una empresa de seguridad privada, en concreto, según la notificante, con [...].

**b) Mercado de servicios de gestión aduanera en punto de origen o destino situado en España:**

- (84) De conformidad con la notificante, este mercado relevante comprende la gestión de todos los requisitos documentales para la realización de los despachos de aduanas requeridos en cada caso<sup>15</sup>.
- (85) De conformidad con la normativa española vigente en la materia<sup>16</sup>, este servicio debe ser realizado por agencias de aduanas autorizadas<sup>17</sup>, que lo gestionan de manera directa ante las autoridades competentes en el aeropuerto de origen o destino de la mercancía valiosa objeto de transporte.
- (86) Según PROSEGUR COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A., es frecuente que empresas que tengan la condición de agencia de aduanas también sean agentes de carga, prestando ambos servicios con medios propios.
- (87) Como se ha señalado con anterioridad, MIV tiene la condición de agente de aduanas y cuenta con medios propios para la prestación de estos servicios<sup>18</sup>.
- (88) Por el contrario, PROSEGUR no ostenta tal condición, subcontratando estos servicios en la mayoría de aeropuertos españoles, según la notificante, con [...], agente aduanero autorizado.

---

<sup>14</sup> Artículo 5.1 de la LSP.

<sup>15</sup> Como la formalización del *Documento Único Administrativo (DUA)* y el pago de los aranceles pertinentes.

<sup>16</sup> El artículo 3 del Real Decreto 335/2010, de 19 de marzo, por el que se regula el derecho a efectuar declaraciones en aduana y la figura del representante aduanero (RD 335/2010), establece que toda persona, física o jurídica, que se haga representar ante las autoridades aduaneras para efectuar declaraciones en aduana con el fin de asignar un destino aduanero a las mercancías, deberá valerse de un representante aduanero.

A su vez, el artículo 4 del citado RD 335/2010 dispone que serán representantes aduaneros, pudiendo actuar en nombre y por cuenta ajena o en nombre propio y por cuenta ajena las personas físicas o jurídicas que reúnan los requisitos especificados en dicho artículo.

<sup>17</sup> La denominación agente de aduana (o agencia de aduana), utilizada por la notificante, era la terminología empleada por la normativa vigente con anterioridad a la entrada en vigor del RD 335/2010, que pasa a denominar esta profesión como representante aduanero.

<sup>18</sup> No obstante, según la notificante, no en todos los casos en los que MIV es contratado para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas, esta compañía presta con sus medios los servicios relativos a los trámites aduaneros.

Esto se debería a que estos trámites son siempre servicios accesorios que el cliente puede contratar o no. En caso de que no lo haga, el cliente podrá utilizar la agencia de aduanas de su confianza, a la que MIV facilitaría la documentación de transporte necesaria. Una vez ultimado el despacho de aduanas y liberada la mercancía, MIV procedería a completar el transporte.



**c) Mercado de servicios de agencia de carga y gestión del flete aeroportuario en punto de origen o destino situado en España:**

- (89) Este servicio comprende, según la notificante, la gestión documental para la reserva y contratación de los servicios en aeropuerto (recepción y handling de seguridad) y el flete aéreo, es decir, la intermediación entre importador o exportador y porteador (transportista directo), que actúa con el propósito de agilizar el proceso y resolver cualquier incidencia en el servicio, coordinando todas las prestaciones de la cadena.
- (90) Los agentes de carga aérea internacional deben estar inscritos y autorizados por la IATA (Agencia Internacional de Agentes de carga aérea), y también por las autoridades aéreas españolas, pudiendo realizar gestiones de contratación directamente con las aerolíneas.
- (91) Como se ha señalado en el punto anterior, es habitual que compañías que tienen la condición de agentes de aduanas, sean también agentes de carga, como sucede en el caso de MIV, que presta ambos servicios con sus propios medios.
- (92) En el caso de PROSEGUR, la notificante señala que, si bien esta compañía presta de forma directa servicios de agencia de carga aérea, en ocasiones, por razones de eficiencia, se subcontratan estos servicios a [...] <sup>19</sup>.

**d) Conclusión**

- (93) A la vista de lo anterior y a los efectos del presente Informe Propuesta en primera fase, esta Dirección de Competencia se va a centrar en analizar los efectos de la operación de concentración notificada en las siguientes delimitaciones de mercados de producto razonables, en las que los efectos de la operación de concentración notificada pueden ser más significativos, sin pronunciarse definitivamente sobre cuál es la delimitación exacta que debe adoptarse a los efectos del presente expediente, en la medida que no afecta a las conclusiones del análisis sobre los efectos que tiene la operación de concentración para la competencia efectiva en determinados ámbitos:
- **Mercado de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España.**
  - **Mercado de servicios de transporte de seguridad de mercancías valiosas en punto de origen o destino, cuando el punto de origen o de destino está en España.**
  - **Mercado de servicios de gestión aduanera en punto de origen o destino situado en España.**
  - **Mercado de servicios de agencia de carga y gestión del flete aeroportuario en punto de origen o destino situado en España.**

## VI.2 Mercado geográfico

---

<sup>19</sup> Según el Formulario de Notificación, normalmente en el transporte doméstico con [...].



- (94) Según la notificante, puesto que la concentración incide tan sólo en algunos eslabones de la cadena de valor de ese servicio del transporte internacional de bienes valiosos con origen o destino en España, la dimensión geográfica del mercado sería mundial.
- (95) Además, la notificante considera que únicamente comprende los servicios de transporte internacional de mercancías valiosas hacia o desde la UE.
- (96) La Dirección de Competencia no está de acuerdo con esta definición de mercado propuesta por la notificante.
- (97) Según los datos disponibles en el formulario de notificación, los agentes aduaneros, como MIV, requieren autorización en el Estado donde prestan los servicios y, en este caso, MIV sólo tiene autorización para operar en España mercancías valiosas con origen y destino en los aeropuertos situados en territorio español. En caso de requerir autorizaciones en otros países, necesitaría recurrir a los agentes aduaneros de terceros Estados.
- (98) En el caso de PROSEGUR, que no cuenta con la autorización de agente aduanero, necesita recurrir a los servicios de [...], agente aduanero autorizado.
- (99) Adicionalmente, las condiciones de competencia en el transporte aéreo internacional de bienes valiosos con origen o destino en España son distintas a las que existen en otros países, en la medida que se ven condicionadas por los operadores que cuentan con medios propios para prestar estos servicios dentro de España.
- (100) Por ejemplo, el transporte de seguridad desde el aeropuerto español hasta el origen o destino en España no tiene un ámbito internacional, sino que es efectuado por las empresas de transporte de seguridad que operan en España. De hecho, la CNMC ya ha tenido ocasión de analizar anteriormente este tipo de transportes<sup>20</sup>, tal y como la propia notificante recoge en el formulario de notificación presentado y calificar la dimensión geográfica del mercado como nacional.
- (101) En línea con lo anterior, cabe señalar que en la operación de concentración comunitaria M.6570 UPS / TNT, que afectaba al sector de servicios de mensajería express internacional, se definieron mercados nacionales, precisamente por las diferencias que generaba las distintas condiciones de competencia que existían en cada Estado miembro de la Unión Europea para la recogida o entrega del envío.
- (102) Por los anteriores motivos, esta Dirección de Competencia considera que, a los efectos del presente expediente, el mercado de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España, así como los segmentos (i) servicios de transporte de seguridad en punto de origen o destino, cuando el punto de origen o de destino está en España (ii) servicios de gestión aduanera en punto de origen o destino situado en

---

<sup>20</sup> Véanse en este sentido los expedientes C-0416/11 LOOMIS/EFFECTIVOX, N-05021 PROSEGUR/NORDÉS, N-05005 PROSEGUR/CESS/ESC, N-04041 GRUPO/CAJA BURGOS/CAJA DUERO /BLINDADOS DEL NORTE y C- 57/00 PROSEGUR/BLINDADOS DEL NORTE.

España y (iii) servicios de agencia de carga y gestión del flete aeroportuario en punto de origen o destino situado en España, tienen un ámbito geográfico relevante nacional.

## **VII. ANÁLISIS DEL MERCADO**

### **VII.1 Estructura de la oferta**

(103) Tal y como se ha señalado en el apartado anterior, esta Dirección de Competencia va a analizar los efectos de la operación de concentración notificada en los mercados definidos en el epígrafe anterior, es decir, aquellos segmentos del mercado de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España que alguna de las partes de la citada operación prestan de forma directa con sus propios medios, así como en el citado mercado amplio, que forma parte de la oferta de servicios comercializados por ambas empresas.

#### **a) Mercado de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España:**

(104) La notificante considera que el mercado de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España es de dimensión internacional, (al menos supranacional y con origen-destino fuera de la Unión Europea, ya que aquí es donde se requiere intervención aduanera).

(105) Por ello, se facilita una estimación de la facturación, a nivel mundial, de los operadores que se recogen en la tabla reproducida a continuación<sup>21</sup>:

<b>MERCADO MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS VALIOSAS</b>	
<b>Operadores</b>	<b>Volumen de ingresos (millones de USD)</b>
BRINK'S	[...]
G4S	[...]
LOOMIS-VIAMAT <sup>22</sup>	[...]
MALCA-AMIT <sup>23</sup>	[...]
FERRARI	[...]
PROSEGUR	[...]
MIV	[...]
TOTAL	1.000

*Fuente: Notificación*

<sup>21</sup> Según la notificante, el principal operador a nivel mundial es la compañía americana BRINK'S, seguido de la británica G4S, de la sueca LOOMIS AB, de la israelí MALCA-AMIT y de la italiana FERRARI.

Como pequeño operador se cita a TRANSVALUE INC, sin que se proporcione volumen de negocio en relación a esta compañía.

<sup>22</sup> Según la notificante, LOOMIS AB, adquirió en abril de 2014 la compañía suiza VIA MAT HOLDING AG, que desarrolla actividades en ese mercado análogas a las de MIV, aunque a diferencia de esta última, opera en diversos países del mundo.

<sup>23</sup> [...]

- (106) Con respecto a estos operadores, según la notificante, tan sólo BRINK'S es capaz de prestar casi todos los servicios integrantes del mercado relevante analizado con medios propios, si bien en España no presta estos servicios<sup>24</sup>, recurriendo el resto de competidores a la subcontratación de servicios.
- (107) Según la notificante, en España, los únicos operadores con presencia y medios propios aptos o necesarios para la prestación del servicio de transporte internacional de mercancía valiosa con origen y destino en España, con sede en territorio español, aunque subcontraten a terceros las partes de la cadena de valor que no pueden ejecutar directamente, son LOOMIS, FERRARI, PROSEGUR y MIV, cuyos servicios representarían el 50% del mercado de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España.
- (108) PROSEGUR opera presta los servicios inherentes a este mercado, según la notificante, principalmente en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, y adicionalmente en los aeropuertos de Valencia, Palma de Mallorca, Málaga, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y, en ocasiones, también en Vigo y Bilbao. MIV sólo opera con medios propios en los aeropuertos de Madrid y Barcelona<sup>25</sup>.
- (109) El resto del mercado se corresponde, según la notificante, con los servicios gestionados por empresas extranjeras sin medios propios en territorio español, correspondientes a servicios de transporte de clientes contratados desde fuera de España.
- (110) Con base en estas informaciones, la notificante proporciona las siguientes cuotas en el mercado de servicios de transporte internacional de mercancías valiosas con origen y destino en España:

MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS VALIOSAS CON ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA (AÑO 2014)			
Operadores	Volumen de ingresos (millones euros)	Porcentaje	Cuota conjunta PROSEGUR - MIV
FERRARI	[...]	[10-20]%	
MIV	[...]	[10-20]%	[20-30]%
PROSEGUR	[...]	[0-10]%	
LOOMIS	[...]	[0-10]%	
Otros	[...]	[50-60]%	
Total	20,0	100%	

Fuente: Elaboración propia con datos de la notificante

- (111) A la vista de los datos señalados en la tabla precedente, la cuota conjunta de las partes en el mercado analizado sería del [20-30]%, al adquirir PROSEGUR el [10-20]% procedente de MIV, pasando a ocupar el primer puesto del mercado, superando levemente a FERRARI (con un [10-20]% de cuota).

<sup>24</sup> [...]

<sup>25</sup> Según la notificante, los aeropuertos de Madrid y Barcelona concentran el [...] de los envíos internacionales de bienes valiosos realizados, correspondiendo el resto a los aeropuertos [...] y a [...].

(112) El cuarto operador del mercado analizado es LOOMIS, con una cuota del [0-10]%, correspondiendo el [50-60]% del mercado restante a servicios contratados en el extranjero a compañías sin sede ni infraestructura en España.

**b) Mercado de servicios de transporte de seguridad de mercancías valiosas en punto de origen o destino, cuando el punto de origen o de destino está en España:**

(113) Para el transporte de mercancías valiosas, se requieren unos medios técnicos que en España aportan un número muy reducido de operadores, entre los que destaca PROSEGUR, principal operador en este mercado junto con LOOMIS<sup>26</sup>.

(114) La notificante indica que MIV estaría presente de manera indirecta en este mercado, comercializando estos servicios en el marco de sus ofertas integrales de servicios de transporte aéreo internacional de cargas valiosas con origen o destino en España, siendo los servicios de transporte subcontratados íntegramente con [...].

(115) Por lo tanto, la estructura del mercado español de transporte de seguridad sería la siguiente:

MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE SEGURIDAD DE MERCANCIAS VALIOSAS EN PUNTO DE ORIGEN O DESTINO, CUANDO EL PUNTO DE ORIGEN O DE DESTINO ESTÁ EN ESPAÑA (AÑO 2014)			
Operadores	Volumen de ingresos (millones euros)	Porcentaje	Cuota conjunta PROSEGUR - MIV
PROSEGUR	[...]	[50-60]%	[50-60]%
MIV	[...]	[0-10]%	
LOOMIS	[...]	[40-50]%	
SIC	[...]	[0-10]%	
TRABLISA	[...]	[0-10]%	
GARDA	[...]	[0-10]%	
Total	288,58	100%	

Fuente: Elaboración propia con datos de la notificante

(116) De los datos reproducidos en la tabla puede comprobarse como el mercado español de transporte de seguridad se encuentra concentrado en dos empresas, PROSEGUR, con un [50-60]% de cuota, y LOOMIS, con un [40-50]%, que acaparan más del [90-100]% del mercado.

(117) A través de la operación de concentración notificada, PROSEGUR incrementaría su cuota en el mercado analizado de forma muy reducida, mediante la adquisición de la cuota de servicios comercializados por MIV a clientes finales y subcontratados en [...], que representan sólo el [0-10]% de este mercado.

<sup>26</sup> Según la notificante y de conformidad con los precedentes nacionales en la materia citados con anterioridad, los operadores presentes en España en el citado mercados son además de PROSEGUR y LOOMIS, SEGURIDAD INTEGRAL CANARIA (SIC), TRANSPORTES BLINDADOS, S.A. (TRABLISA) y GARDA SERVICIOS DE SEGURIDAD, S.A. (GARDA).

**c) Mercado de servicios de gestión aduanera en punto de origen o destino situado en España:**

- (118) Como se ha señalado con anterioridad, PROSEGUR no presta por sí misma en España los servicios relativos a los trámites aduaneros requeridos en la exportación o importación de mercancías valiosas, al carecer de la habilitación exigida al efecto. Por tanto, hasta la fecha actual, PROSEGUR viene subcontratando estos servicios a terceros, fundamentalmente con [...], agregándolos en la oferta comercial del servicio integral de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas contratada con sus clientes finales.
- (119) Por el contrario, MIV sí ostenta la condición de agente de aduanas, prestando estos servicios por sí misma en España.
- (120) En relación con la estructura de la oferta de este mercado, la notificante señala que algunos operadores prestadores de otros servicios integrantes de la cadena de valor de los servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas, como los operadores logísticos o especialmente, las agencias de carga<sup>27</sup>, pueden ofrecer algunos servicios afines a su actividad, tales como el seguro de transporte o los trámites aduaneros.
- (121) No obstante, según la notificante, los servicios de gestión aduanera son accesorios, por lo que el cliente podría contratarlos con la compañía que oferta todo o parte del ciclo del transporte aéreo internacional de mercancía valiosa, o utilizar la agencia de aduanas de su confianza<sup>28</sup>.
- (122) La función del agente de aduanas y, en especial, para las operaciones de importación, implica una relación de confianza del cliente con la agencia en cuanto que ésta actúa como representante del cliente ante la Agencia Tributaria. Por tanto, se trata de una función muy fidelizadora y aunque algunos clientes emplean a varios operadores logísticos para el transporte, sin embargo dejan en manos de su agente de aduanas de confianza todas las formalidades de despacho aduanero.
- (123) Estas agencias de aduanas no están habitualmente especializadas por la naturaleza de la mercancía o por sus necesidades de transporte o almacenaje particulares, sino que son totalmente generalistas en el sentido de que despachan mercancía de cualquier naturaleza y origen, si bien muchas de ellas, según la notificante, tiene entre sus clientes a algún usuario de servicios de transporte de seguridad para mercancías valiosas.
- (124) Asimismo, de conformidad con la notificante, existen una infinidad de agencias de aduanas que, en mayor o menor medida, realizan gestiones relativas al transporte aéreo internacional de mercancías valiosas<sup>29</sup>, no

---

<sup>27</sup> Es el caso de MIV, que es agencia de aduanas y también agencia de carga, como se ha indicado con anterioridad.

<sup>28</sup> En el caso de servicios contratados por MIV, el cliente podría contratar, por ejemplo, los servicios de gestión aduanera con su agencia de aduanas de preferencia, y no con la citada compañía. En ese caso, MIV facilitaría a la agencia de aduanas escogida por el cliente la documentación de transporte necesaria, y una vez ultimado el despacho de aduanas y liberada la mercancía, MIV procedería a completar el transporte (prestando con sus propios medios los servicios de agencia de carga y el resto mediante subcontratación).

<sup>29</sup> Se citan por la notificante, a título ilustrativo, las siguientes agencias de aduana que operan en España: CACESA, ASECOMEX, MARESA, PLANET AIR CARGO, S.L., TRANSERRES, TORO Y BETOLAZA, TECNICEX, MARTÍN E HIJOS, RED CANARIAS y AS BUREAU, S.L.

siendo posible tampoco obtener información relativa al volumen de negocio correspondiente de forma específica a las actividades de gestión aduanera relativas al transporte aéreo internacional de mercancías valiosas desarrollado por estas agencias o por aquellas agencias que, además de trámites aduaneros, prestan servicios como agencia de carga.

- (125) Por todo ello, no resultaría posible configurar el escenario relativo a la estructura de la oferta en el mercado analizado.
- (126) No obstante, la notificante estima que la prestación de servicios de gestión aduanera en España representa el [...] % del volumen de negocio total de MIV en el año 2015, lo que supone una cifra aproximada de [...] €.
- (127) Dada la escasa entidad de este volumen de negocio, teniendo en cuenta además la multitud de operadores que actúan en este mercado, y que PROSEGUR no presta por sí misma este tipo de servicios, esta Dirección de Competencia considera que la adquisición de MIV por PROSEGUR no tendría ningún tipo de repercusiones relevantes en la estructura de la oferta en el mercado de servicios de gestión aduanera en punto de origen o destino situado en España.

**d) Mercado de servicios de agencia de carga y gestión del flete aeroportuario en punto de origen o destino situado en España:**

- (128) La notificante, dentro de este mercado, distingue los operadores que prestan de forma directa servicios de agencia de carga de aquellos operadores que suministran de manera efectiva servicios relativos a la gestión del flete.
- (129) En relación a los segundos, según la notificante, a pesar de que PROSEGUR y LOOMIS sean agentes con titulación IATA, que les habilitaría para prestar directamente este tipo de servicios, la dinámica de la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional hace que estos servicios de agencia de gestión del flete se contraten directamente con las compañías aéreas.
- (130) Respecto a los servicios de agencia de la carga, ya se ha indicado con anterioridad que, según la notificante, en el ámbito español es habitual que los operadores habilitados como agentes de carga actúen también como agentes de aduana, sin que haya sido posible obtener datos relativos al volumen de negocio de estas compañías desagregados por líneas de negocio<sup>30</sup>.
- (131) A pesar del solapamiento horizontal entre las partes en el mercado analizado en el presente apartado, esta Dirección de Competencia descarta que la operación de concentración analizada altere de manera significativa la estructura de la oferta en el citado mercado, a la vista de los numerosos operadores que compiten en el mismo, así como de la escasa entidad de la

---

<sup>30</sup> Como operadores activos en el mercado de servicios de agencia de carga y gestión del flete aeroportuario en punto de origen o destino situado en España, la notificante cita, a título ilustrativo, los siguientes, la mayoría de los cuales son también agentes de aduana, como sucede en el caso de MIV: CACESA, FERRARI EXPRESS, PLANET AIR CARGO, AS BUREAU y MARESA.



facturación de los servicios de agencia de carga y gestión del flete aeroportuario prestados por PROSEGUR y MIV en España.

## VII.2 Estructura de la demanda. Competencia potencial

- (132) Según la notificante, los demandantes de servicios relativos a los mercados relevantes analizados son todos aquellos operadores que, por su actividad, presenten necesidades de desplazamiento de mercancía valiosa<sup>31</sup>, es decir, fundamentalmente: entidades financieras y agentes mayoristas de cambio con necesidades de transporte de divisa extranjera, actores involucrados en la cadena de valor transporte internacional de metales preciosos (tales como mineras, refinerías, bancos y mayoristas, especializados en la compraventa oro y joyas, fabricantes de joyería/relojería), distribuidores que necesitan transportar precintos fiscales (tabaco y alcohol) a fábricas en el extranjero y jugadores involucrados en la cadena de valor de transporte internacional de otros valores.
- (133) Asimismo, también constituyen una parte importante de la demanda de los mercados analizados las propias empresas prestadoras de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas<sup>32</sup>, que no contando con los medios adecuados, precisan subcontratar servicios pertenecientes a la cadena de valor del mercado de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas en España.
- (134) En ambos casos, como se ha señalado anteriormente, los demandantes de este tipo de servicios pueden contratar con un mismo operador la prestación íntegra de la cadena de valor en el mercado de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas, aunque es frecuente que los clientes finales contraten estos servicios de manera individualizada, en atención a sus concretas necesidades.
- (135) En relación a las subcontrataciones de servicios entre operadores competidores en el mercado relevante definido más amplio, [...].
- (136) [...].
- (137) En este sentido, según la notificante, la mayor dificultad de acceso al mercado de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas viene representada por una adecuada red contractual de proveedores cualificados que permitan la prestación integral del servicio a los potenciales clientes finales.
- (138) Por otra parte, esta Dirección de Competencia considera que el resto de compañías de dimensión internacional<sup>33</sup> que, careciendo de infraestructura en España, prestan servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas, son competidores potenciales de las empresas que

---

<sup>31</sup> Por mercancía valiosa se entienden aquella mercancía que pueda incluirse en la definición del artículo 5.1.c) de la LSP: “[...]monedas y billetes, títulos-valores, joyas, metales preciosos, antigüedades, obras de arte u otros objetos que, por su valor económico, histórico o cultural, y expectativas que generen, puedan requerir vigilancia y protección especial”.

<sup>32</sup> De conformidad con la información facilitada por la notificante,

<sup>33</sup> BRINK'S, G4S, LOOMIS-VIAMAT o MALCA-AMIT.

operan directamente en el mercado español, principalmente con base a dos factores:

- Dada la infraestructura, capacidad económica y conocimiento del mercado que poseen estos grupos empresariales, podrían en cualquier momento pasar a operar en territorio español, convirtiéndose en competidores relevantes capaces de ejercer presiones competitivas sobre los operadores ya instalados y, concretamente, PROSEGUR.
- Debido a la subcontratación de servicios, estos grupos empresariales son capaces de ofertar en el extranjero servicios a clientes finales que precisan de enviar mercancía valiosa a España.

### **VIII. VALORACIÓN**

- (139) La operación de concentración económica notificada da lugar al solapamiento horizontal entre las partes en el **mercado relevante de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España**, ya que ambas compañías ofrecen entre sus servicios la contratación integral de la cadena de valor del citado mercado.
- (140) Asimismo, la operación notificada da lugar al solapamiento horizontal en los siguientes segmentos del citado mercado, que son prestados por PROSEGUR o MIV con medios propios, y que constituyen a su vez mercados relevantes: **(i) mercado de servicios de transporte de seguridad de mercancías valiosas en punto de origen o destino, cuando el punto de origen o de destino está en España, (ii) mercado de servicios de gestión aduanera en punto de origen o destino situado en España y (iii) mercado de servicios de agencia de carga y gestión del flete aeroportuario en punto de origen o destino situado en España.**
- (141) En relación al mercado relevante más amplio, la cuota conjunta de las partes de la operación de concentración notificada es del [20-30]%, con una adición de cuota del [10-20]%.
- (142) Si bien PROSEGUR se convertiría en el primer operador en el citado mercado, esta Dirección de Competencia considera que, dadas las cuotas de mercado del resto de competidores (y en particular, la de FERRARI, con una cuota del [10-20]%), es posible presuponer que estos operadores son capaces de ejercer a fecha actual presiones competitivas suficientes para contrarrestar el poder de mercado de la entidad resultante de la operación de concentración notificada.
- (143) Asimismo, la competencia, tanto directa como potencial, ejercida por los operadores internacionales prestadores de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías, constituye también una presión competitiva significativa que permite descartar, a juicio de esta Dirección de Competencia, la aparición de problemas de competencia derivados del solapamiento horizontal de las partes en este mercado de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España.

- (144) Por lo que respecta al mercado de servicios de transporte de seguridad de mercancías valiosas en punto de origen o destino en España, esta Dirección de Competencia considera demostrado que, debido a la elevada cuota de mercado ostentada por PROSEGUR con anterioridad a la notificación de la operación (más del [50-60]%), y a que se produce adición de cuota, puesto que la contratación de servicios transporte de seguridad de mercancías valiosas en punto de origen o destino forman parte del catálogo comercial de servicios ofertados por MIV a clientes finales, aunque la prestación efectiva se subcontrate con [...], la operación es de notificación obligatoria de conformidad con el artículo 8.1.a) de la LDC. En este sentido, tras la operación de concentración PROSEGUR pasará a controlar la cuota de mercado que deriva de las contrataciones de MIV con clientes finales de estos servicios de transporte de seguridad de mercancías valiosas en punto de origen o destino en España.
- (145) No obstante, la adición de cuota que supone la adquisición de MIV resulta muy reducida (el [0-10]% de este mercado), por lo que esta Dirección de Competencia considera que la operación analizada no supondrá un cambio significativo en la estructura competitiva del mercado de servicios de transporte de seguridad de mercancías valiosas en España.
- (146) Por otra parte, la integración vertical de PROSEGUR a la hora de prestar estos servicios de transporte de seguridad de mercancías valiosas en España y los servicios integrales de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España es preexistente a la operación de concentración y también existe para uno de sus principales competidores, LOOMIS.
- (147) Además, la escasa adición de cuota en el ámbito de los servicios de transporte de seguridad de mercancías valiosas en España apenas refuerza la capacidad de negociación de PROSEGUR a la hora de llegar a acuerdos con sus competidores en los servicios integrales de transporte aéreo internacional de mercancías valiosas con origen o destino en España, de cara a que estos competidores sin medios propios puedan subcontratar con PROSEGUR estos servicios de transporte de seguridad de mercancías valiosas en España.
- (148) Finalmente, y como se ha indicado con anterioridad, esta Dirección de Competencia entiende que la operación de concentración notificada no afecta de forma significativa a la dinámica competitiva mercado de servicios de gestión aduanera en España, ni en el mercado de servicios de agencia de carga y gestión del flete aeroportuario en España, habida cuenta de la escasa entidad económica que representan estos servicios en la actividad de PROSEGUR y MIV, y del elevado de actores que prestan de manera efectiva los citados servicios en España.
- (149) A la vista de todo lo anterior, esta Dirección de Competencia entiende que no es previsible que la operación notificada vaya a suponer un obstáculo a la competencia efectiva en los mercados considerados, por lo que sería susceptible de ser **autorizada en primera fase sin compromisos**.

## **IX. PROPUESTA**

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia se propone **autorizar la concentración**, en aplicación del artículo 57.2.a) de la citada ley.

Asimismo, y teniendo en cuenta la Comunicación de la Comisión Europea sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03) y la práctica de las autoridades nacionales de competencia, se propone que queden fuera de la autorización las cláusulas de no competencia, no captación y confidencialidad previstas en el Contrato de Compraventa de 30 de septiembre de 2015 y sus anexos, en lo que no se refiera estrictamente al ámbito material y geográfico de actuación de MIV a la fecha del cierre de la operación (servicios integrantes de la cadena de valor del mercado de transporte internacional aeroportuario de mercancías valiosas con origen o destino en España y el ámbito geográfico español) y durante los dos primeros años desde la formalización de la operación de concentración, en la medida que no se consideran restricciones accesorias a la operación de concentración notificada, quedando sujetas a la normativa sobre acuerdos entre empresas.