

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

EXPEDIENTE C/0711/15 APM TERMINALS/GRUP MARITIM TCB

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 18 de noviembre de 2015 tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (“CNMC”) notificación de la concentración consistente en la toma de control exclusivo de GRUP MARITIM TCB, S.L. por APM TERMINALS, B.V, filial del grupo AP MOLLER MAERSK
- (2) La notificación ha sido realizada por la empresa adquirente, 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 b) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia (“RDC”), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) La fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 18 de diciembre de 2015 inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (4) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de GRUP MARITIM TCB, S.L. (“TCB”) por APM TERMINALS, B.V, mediante la adquisición de la totalidad de su capital social.
- (5) La operación se articula a través de la adquisición directa del [...] ¹% del capital social de TCB a sus antiguos accionistas y la adquisición indirecta del [...] % restante, mediante la adquisición de la totalidad del capital social de su antiguo titular (PORTOBAR CAPITAL LIMITED).
- (6) A tal efecto, APM TERMINALS suscribió varios contratos, uno con los accionistas que detentan el [...] % del capital de TCB el [...] ² (Contrato de Compraventa de Participaciones Sociales de TCB) y dos con los accionistas de PORTOBAR, uno con cada uno de ellos ³ (Contratos de Compraventa de Participaciones Sociales de PORTOBAR) el [...].
- (7) La operación se incluiría, por tanto, en el supuesto del artículo 7.1 b) de la LDC.

III. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

- (8) De acuerdo con los notificantes, la operación no tiene dimensión comunitaria, al no cumplirse los umbrales establecidos en el artículo 1 del Reglamento del

¹ Se insertan entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

² [...].

³ FINPRO, SCR, S.A. y QIC DIVERSIFIED INFRASTRUCTURE (JERSEY) NO. 2 LIMITED

Consejo (CE) nº 139/2004, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las operaciones de concentración.

- (9) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse el umbral de volumen de ventas establecido en el artículo 8.1.b) de la misma.

IV. RESTRICCIONES ACCESORIAS

- (10) El Contrato de Compraventa de Participaciones Sociales de TCB contiene una cláusula de no competencia y otra de no captación en virtud de las cuales cada uno de los vendedores se compromete frente a APM TERMINALS durante un periodo de [**≤3**] años a contar desde la fecha de formalización de la operación, y en relación con los territorios en los que TCB y sus filiales desarrollan actualmente sus actividades, a no desarrollar, operar, prestar servicios relacionados o poseer una participación directa o indirecta en cualquier actividad que pueda competir con TCB en el desarrollo de su negocio.
- (11) Asimismo se comprometen a [...].
- (12) Por otro lado, dichos vendedores se comprometen a no contratar a ningún miembro del equipo directivo ni a ningún agente, cliente, proveedor o socio de TCB o de cualquiera de sus filiales.
- (13) Los Contratos de Compraventa de Participaciones Sociales de PORTOBAR contienen sendas cláusulas de no captación, en virtud de las cuales los vendedores se compromete durante un periodo de [**≤3**] años desde la fecha de formalización a abstenerse de contratar a cualquier miembro del equipo directivo o mandatario o socio de cualquiera de las filiales de TCB.

IV.1 Valoración

- (14) El artículo 10.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, 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”.
- (15) Esta Dirección de Competencia considera que el contenido y el ámbito geográfico de aplicación de los pactos de no competencia y no captación no va más allá de lo que, de forma razonable exige la operación de concentración notificada. No obstante, su duración ([**≤3**] años) excede de lo considerado razonable para la operación.
- (16) El notificante considera razonable esa duración por cuanto la operación no solo incluye la transmisión del fondo de comercio sino especialmente conocimientos técnicos.
- (17) APM TERMINALS está presente en los mercados en los que opera la empresa adquirida, por lo que la transferencia de conocimientos técnicos no puede justificar el mantenimiento de los pactos de no competencia y no captación vinculados a la operación por [**≤3**] años.

- (18) Es por ello que teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios existentes en la materia y lo establecido en 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), esta Dirección de Competencia considera que los pactos de no competencia y no captación no se consideran parte integrante de la operación en lo que excedan de dos años.

V. EMPRESAS PARTICIPES

V.1 ADQUIRENTE: APM TERMINALS

- (19) APM TERMINALS es una sociedad perteneciente al grupo multinacional de origen danés AP MOLLER MAERSK (grupo MAERSK), cuya matriz cotiza en la Bolsa de Copenhague, siendo su principal accionista A.P. MOLLER HOLDING A/S ([...]).
- (20) El grupo MAERSK es un conglomerado empresarial fundamentalmente activo en los sectores del transporte marítimo y la energía, estando presente, entre otros, en los siguientes ámbitos: el transporte marítimo regular de contenedores, la prestación de servicios de terminal de contenedores, el transporte interior, la logística, el remolque en puerto, la prospección, extracción y transporte de petróleo y gas, los servicios minoristas y el transporte aéreo.
- (21) En el ámbito de la logística de contenedores, el grupo MAERSK actúa a través de su división APM TERMINALS (gestión de terminal de contenedores), MAERSK LINE (transporte marítimo regular de contenedores) y DAMCO (logística y expedición de mercancías).
- (22) La actividad de APM TERMINALS se centra en la gestión de terminales portuarias de contenedores, que incluye la prestación de servicios de manipulación, transporte y almacenamiento de contenedores para el tráfico local como de transbordo. Adicionalmente presta servicios auxiliares para carga así como servicios accesorios de gestión de contenedores en tierra, incluyendo el mantenimiento y la reparación de los mismos. APM TERMINALS posee participaciones en 62 instalaciones portuarias y terminales operativas en 38 países.
- (23) En España, la actividad de APM TERMINALS se centra en la prestación de servicios de terminal de contenedores y servicios accesorios⁴ en el puerto de Algeciras, centrada casi exclusivamente en el tráfico de transbordo para África y Latinoamérica.
- (24) El volumen de negocios del grupo MAERSK en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008 fue, según los notificantes, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS GRUPO MAERSK (millones de euros) 2014		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA

⁴ Fundamentalmente servicios de mantenimiento, reparación y comercio de contenedores, así como servicios de monitorización de unidades frigoríficas, a través de su filial STAR CONTAINER SPAIN, S.A.

[>2.500]	[>250]	[>60]
----------	--------	-------

Fuente: Notificación

V.2 ADQUIRIDA: TCB

- (25) TCB es una sociedad española matriz del grupo de igual denominación que se encuentra controlada por A. PEREZ Y CIA, S.L. (41,96%) y PORTOBAR (38,7%).
- (26) El grupo TCB está internacionalmente activo en la prestación de servicios portuarios, fundamentalmente servicios de gestión de terminales portuarias de contenedores tanto para tráfico local como para tráfico de transbordo. TCB⁵ está presente en 11 puertos de 6 países⁶, entre ellos España, donde opera las terminales portuarias de contenedores de los puertos de Valencia, Barcelona, Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Gijón y, desde 2015, Castellón.
- (27) Adicionalmente, TCB presta servicios de transporte ferroviario de contenedores en los puertos de Valencia y Barcelona, a través de sus filiales. TCV RAILWAY TRANSPORT, S.L. y TCB RAILWAY TRANSPORT, S.L. y, de forma residual⁷, servicios de manipulación de carga convencional (no contenerizada).
- (28) La facturación de TCB en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, fue, según los notificantes, el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS TCB (millones de euros) 2014		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[<250]	[>60]

Fuente: Notificación

VI. MERCADOS RELEVANTES

VI.1. Mercado de producto

- (29) La operación de concentración afecta al sector de los servicios de terminal portuaria de contenedores, en el que se produce un solapamiento horizontal entre las actividades de TCB y APM TERMINALS.
- (30) Adicionalmente, TCB presta servicios portuarios para carga convencional (no contenerizada)⁸ y servicios de transporte ferroviario de contenedores a/desde las terminales portuarias⁹, aunque de forma limitada, por lo que estas actividades no serán objeto de análisis posterior.
- (31) Los servicios de terminal de contenedores comprenden la totalidad de las actividades de manipulación portuaria de dichas mercancías, incluyendo la

⁵ [...].

⁶ Turquía, México, Colombia, Brasil y Guatemala, además de España.

⁷ Esta actividad supone menos de [0-10]% de su cifra de negocio, según el notificante.

⁸ Según el notificante, la cuota de TCB sería [0-10]% en cualquier mercado relevante definido en el ámbito de los servicios portuarios para carga convencional en España.

⁹ TCB presta estos servicios en los puertos de Barcelona y Valencia, siendo su cuota inferior al [0-10]% del mercado del transporte ferroviario y terrestre de contenedores en España, según el notificante.

- carga, descarga, estiba¹⁰, desestiba, almacenamiento y transbordo de los contenedores entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte.
- (32) Las autoridades de defensa de la competencia¹¹ han distinguido dichas actividades de las prestadas a los buques que transportan carga convencional (no contenerizada), dados los diferentes requerimientos de servicios, instalaciones e infraestructuras portuarias que precisan.
- (33) En base a dichos criterios, la Comisión¹² también ha distinguido mercados en el ámbito de los servicios de terminal portuaria de contenedores en atención al tamaño de los buques, distinguiendo así entre los servicios prestados a buques de largo recorrido¹³ y los prestados a buques de corto recorrido¹⁴.
- (34) En opinión del notificante, la anterior segmentación, utilizada por la Comisión en casos relativos a puertos del norte de Europa, no sería aplicable a los puertos del sur de Europa y más concretamente a los puertos españoles, dado que todas las terminales de contenedores en España tienen la capacidad de manipular contenedores transportados por ambos tipos de buques. Dicha segmentación no fue considerada por la autoridad española de competencia en el precedente N-06071 ya señalado.
- (35) Por otro lado, la Comisión ha establecido una segmentación del mercado por tipo de tráfico o transporte, distinguiendo entre:
- El mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico local o de interior (*hinterland traffic*), es decir, los servicios prestados a contenedores transportados directamente hacia/desde buques portacontenedores de gran calado o de largo recorrido (*deep-sea container vessel*) y el interior de un país, por camión o ferrocarril fundamentalmente.
 - El mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo (*transshipment*), es decir, los servicios prestados a contenedores destinados a continuar su transporte en barco hacia otros puertos¹⁵.
- (36) APM TERMINALS está especialmente presente en el mercado español de los servicios para tráfico de transbordo, siendo marginales sus actividades para tráfico local, mientras que las actividades de TCB se centran en el tráfico local, siendo limitada su actividad en el mercado español de los servicios para tráfico

¹⁰ Estiba es la técnica de colocar la carga a bordo para ser transportada con un máximo de seguridad para el buque y su tripulación, ocupando el mínimo espacio posible, evitando averías en la misma y reduciendo al mínimo las demoras en el puerto de descarga.

¹¹ N-06071 PORTOBAR/A.PEREZ Y CIA/GRUP MARITIM y los expedientes comunitarios COMP/M.3829 MAERSK/PONL, COMP/JV.56 HUTCHINSON/ECT, COMP/JV.55 HUTCHINSON/RCPM/ECT

¹² COMP/M 5093 DP WORLD/CONTI 7 /RICKMERS/ DP WORLD BREAKBULK JV.

¹³ “Deep sea vessels”, buques que transportan mercancías entre continentes, con una capacidad superior a 3.000 TEUS, unidad de medida internacional utilizada en transporte marítimo de carga equivalente a un contenedor de 20 pies.

¹⁴ “Short sea vessels”, transporte marítimo de corta distancia, entre puertos situados en el territorio de la UE o entre éstos y puertos situados en países terceros con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.

¹⁵ El tráfico de transbordo puede a su vez subdividirse en transporte de relevo (*relay traffic*) y transporte secundario (*feeder traffic*). El término relevo hace referencia al traslado de contenedores entre buques de largo recorrido, mientras que el término secundario se emplea para referirse al traslado hacia/desde buques de largo recorrido desde/hacia buques de corto recorrido (buques de enlace o *feeder vessels*). La Comisión en el asunto COMP/JV.56 HUTCHINSON/ECT consideró que no existían pruebas suficientes que justificasen una segmentación ulterior del mercado de transbordo en mercados específicos secundarios y de relevo.

de transbordo. Ambos mercados resultan relevantes a efectos del análisis de la operación.

- (37) El grupo adquirente MAERSK está presente en varios mercados verticalmente relacionados con los servicios de terminal portuaria de contenedores¹⁶, en concreto en los mercados del transporte marítimo regular de contenedores (MAERSK LINE), la logística y de la expedición de mercancías (DAMCO), que también serán analizados para valorar los efectos de la operación.
- (38) Las actividades de MAERSK LINE en España se centran en el transporte marítimo regular de contenedores y mercancía general sin contenedor en los puertos de Valencia, Barcelona, Bilbao, Vigo, Málaga, Cartagena, Las Palmas, Melilla, Tenerife, Marín, Castellón y Algeciras, donde dicha empresa centraliza la mayor parte de su tráfico de transbordo en el Mediterráneo. En cuanto a DAMCO, opera en dichos puertos como gestor de transporte de carga, prestando servicios de expedición de mercancías estándar que incluye el transporte de la mercancía por carretera, vía marítima o aérea, así como el despacho aduanero.

VI.2 Mercado geográfico

- (39) Los precedentes analizados en este sector vienen señalando que el ámbito geográfico del mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico local viene delimitado por el conjunto de puertos susceptibles de servir a los mismos puntos de un mercado interior. La capacidad de servir a un punto de destino estará en función de la distancia a la que dicho punto interior se encuentra respecto de la terminal de contenedores, así como de las infraestructuras disponibles para la descarga y posterior transporte.
- (40) En el expediente N-06071 PORTOBAR/A.PEREZ Y CIA/GRUP MARITIM, la autoridad española de competencia señaló que, a diferencia de lo que ocurría en los puertos del norte de Europa en los que existe un elevado grado de sustituibilidad, en las terminales de contenedores de España apenas se llevaban a cabo actividades de carga destinado a ser transportada por tierra a otros países, salvo Portugal, como tampoco desde las terminales de contenedores situadas en otros países, salvo Portugal, se realizan actividades de carga destinada a ser transportada por tierra a empresas situadas en España.
- (41) En este sentido, la autoridad española de competencia planteo la posibilidad de que el ámbito geográfico del mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico local comprendiera España y Portugal. En el presente caso se aportará asimismo información del mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico local en España, donde están presentes TCB (puertos de Valencia, Barcelona, Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Gijón y, Castellón) y APM TERMINALS (Algeciras).

¹⁶ Adicionalmente, el grupo MAERSK presta servicios accesorios de tierra, fundamentalmente servicios de mantenimiento, reparación y comercio de contenedores en la terminal portuaria de Algeciras, a través de STAR CONTAINER SPAIN, S.A. En el caso de que dicha actividad se considerase como un mercado separado, la cuota de STAR CONTAINER SPAIN no sería significativa, según el notificante.

- (42) En cuanto al mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo en España, la autoridad española de competencia en el expediente N-06071 consideró la existencia de dos ámbitos geográficos relevantes: el Mediterráneo Occidental¹⁷, por una parte y las Islas Canarias, por otro, en base a naturaleza de esta actividad.
- (43) En este sentido, el notificante señala que limitar el alcance geográfico de este mercado a la Península Ibérica resultaría artificial dado que puertos de ámbitos geográficos más amplios compiten habitualmente entre sí por el tráfico de transbordo, en el que los buques de gran capacidad emplean un puerto para transferir la carga a otros buques contenedores que continúan su recorrido hacia otros puertos.
- (44) Conforme a lo señalado en el expediente N-06071, la dimensión geográfica del mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo abarcaría, de un lado, los puertos de España (salvo las Islas Canarias), Portugal, el sur de Francia, Italia y Malta (Mediterráneo Occidental) y, por otro, las Islas Canarias.

VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VII.1. Estructura de la oferta

- (45) La oferta de los mercados de servicios de terminal de contenedores para tráfico local y para tráfico de transbordo está constituida por un número relativamente elevado de operadores, algunos de ellos compañías multinacionales verticalmente integradas pertenecientes a grupos navieros activos a nivel mundial. Tal es el caso de TERMINAL INVESTMENT LIMITED (TIL) o TOTAL TERMINAL INTERNACIONAL ALGECIRAS, SAU (TTI ALGECIRAS).
- (46) TIL, perteneciente al grupo naviero MSC, desarrolla y gestiona terminales de contenedores en todo el mundo. En España, opera una terminal de contenedores en el puerto de Valencia, que constituye su centro de distribución y transbordo en el Mediterráneo Occidental y otra en el puerto de Las Palmas.
- (47) TTI ALGECIRAS pertenece a la empresa naviera surcoreana HANJIN SHIPPING, que dispone de 12 terminales de contenedores a nivel mundial, operando en España una de las dos terminales de contenedores del puerto de Algeciras¹⁸.
- (48) Junto a dichos operadores es preciso destacar, ente otros, a NOATUM PORTS, importante operador portuario y de transporte en España, que está presente en los puertos de Valencia, Bilbao, Málaga, Las Palmas y Barcelona, HUTCHISON PORT HOLDINGS LTD (HPH), división portuaria de grupo multinacional CK HUTCHISON, que opera una terminal de contenedores en Barcelona, o DP WORLD, presente en el puerto de Tarragona.

¹⁷ Previamente, la Comisión reconoció que el Mediterráneo Oriental constituía un mercado geográfico distinto del Mediterráneo Occidental en el mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo (asuntos COMP/M.1651 MAERSK/SEA LAND y COMP/M.1674 MAERSK/ECT)

¹⁸ La otra terminal es gestionada por la adquirente de esta operación de concentración.

- (49) La competencia entre los diferentes operadores se establece tanto a nivel portuario, entre las diferentes terminales de contenedores existentes en cada puerto (Algeciras y Barcelona poseen dos terminales y Valencia tres, operadas por distintos operadores) como entre las terminales de otros puertos de España y del Mediterráneo.
- (50) La información aportada por el notificante sobre las cuotas que TCB y APM TERMINALS y sus principales competidores presentan los mercados de servicios de terminal de contenedores para tráfico local y para tráfico de transbordo son estimaciones propias basadas en una base de datos del Ministerio de Fomento que recopila información sobre volúmenes de mercancías manipuladas en los puertos españoles. El notificante desconoce la existencia de datos públicos en términos en valor, aunque consideran que reflejarían aproximadamente la misma situación obtenida en términos de volumen.
- (51) Los cuadros siguientes muestran la estructura del mercado de los servicios de terminal de contenedores para **tráfico local** en España y Portugal y en España respectivamente, en volumen (TEUS¹⁹), según datos aportados por el notificante.

Servicios de terminal de contenedores para tráfico local . España y Portugal			
Compañía	2012	2013	2014
APM TERMINALS	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
TCB	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
APM TERMINALS + TCB	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
NOATUM	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
HPH	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%
TIL/MSC	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%
TTI	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
EUROGATE	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Otros			
TOTAL	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

Servicios de terminal de contenedores para tráfico local . España			
Compañía	2012	2013	2014
APM TERMINALS	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
TCB	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
APM TERMINALS + TCB	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
NOATUM	[30-40]%	[30-40]%	[30-40]%
HPH	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
TIL/MSC	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
TTI	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
DPW	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Otros			
TOTAL	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

- (52) A continuación se recogen las cuotas que las partes y sus principales competidores presentan en el mercado de terminal de contenedores para

¹⁹ Unidad de medida de capacidad en el transporte marítimo. Representa la capacidad de carga de un contenedor de veinte pies (de sus siglas en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*)

tráfico de transbordo en Mediterráneo Occidental y en Canarias respectivamente en volumen (TEUS) según datos aportados por el notificante.

Servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo. Mediterráneo Occidental			
Compañía	2012	2013	2014
APM TERMINALS	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
TCB	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
APM TERMINALS + TCB	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
EUROGATE	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
CMA	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
NOATUM	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
PSA	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
HPH	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Otros			
TOTAL	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

Servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo. Islas Canarias			
Compañía	2012	2013	2014
APM TERMINALS	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
TCB	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
APM TERMINALS + TCB	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
NOATUM	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%
Otros	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
TOTAL	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

- (53) En el caso de considerar los puertos de la Península Ibérica en su conjunto, delimitación geográfica excesivamente artificial dada la naturaleza de la actividad prestada, según lo señalado anteriormente, la cuota de APM TERMINALS ascendería al **[40-50]%** del mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo (incremento del **[0-10]%**).
- (54) En cuanto a los mercados verticalmente relacionados del transporte marítimo regular de contenedores y la expedición de mercancías, en los que se encuentra presente el grupo MAERSK, en ninguno de ellos su cuota supera el 25% en los ámbitos geográficos considerados, según el notificante.
- (55) En concreto, el notificante señala que la cuota de MAERSK ascendería al **[10-20]%** del mercado de los servicios de transporte marítimo regular de contenedores en el Mediterráneo Occidental, considerando las exportaciones e importaciones de carga contenerizada desde y hacia puertos de dicho ámbito geográfico²⁰.
- (56) La cuota de MAERSK en el mercado español de la expedición de mercancías es muy reducida (inferior al **[0-10]%**) tanto a nivel general como en cualquiera de los posibles segmentos en los que se pudiera segmentar el mercado.

²⁰ Idéntica cuota tendría en el caso de considerar el Mediterráneo en su conjunto. Si se consideraran únicamente las exportaciones e importaciones de carga contenerizada desde y hacia España, la cuota estaría entorno al **[20-30]%**. No obstante, los precedentes de la Comisión señalan las rutas comerciales no se definen país a país, sino atendiendo a cada conjunto de puertos en una determinada área geográfica, en el presente caso el Mediterráneo Occidental o el Mediterráneo en su conjunto.

VII.2. Demanda y fijación de precios

- (57) La demanda de los servicios de terminal de contenedores está principalmente constituida por compañías navieras, expedidores de la carga, armadores o agentes.
- (58) Se trata pues de clientes profesionales que seleccionan entre las terminales portuarias de un mismo puerto, las existentes en otros puertos de España y del Mediterráneo, en función del precio y la calidad ofrecida, pudiendo cambiar de proveedor de estos servicios con relativa facilidad²¹, según el notificante.
- (59) En cuanto a los precios, la normativa en esta materia reconoce expresamente a las Autoridades Portuarias la posibilidad de establecer tarifas máximas para la prestación de servicios portuarios²². En este sentido, la práctica totalidad de las autoridades portuarias en España tienen establecidas tarifas máximas, bien de forma específica para las terminales portuarias de carga en régimen de concesión, o bien aplicables con carácter general a los servicios portuarios prestados en la totalidad de las terminales que integran el puerto.
- (60) La fijación de precios por los distintos operadores se efectúa, por tanto, tomando como referencia las tarifas máximas aplicables en cada puerto y de forma individualizada con cada uno de los clientes, en función de los volúmenes de carga gestionada.
- (61) El notificante señala que, dado que en España los operadores que compiten en un mismo puerto están obligados a utilizar la misma mano de obra²³ y el equipamiento suele tener características similares, la diferenciación entre ellos depende en gran medida de la fiabilidad de los servicios prestados y de la gestión eficiente de los mismos. Ocasionalmente cabría considerar la prestación de servicios intermodales que permitan a los clientes entregar su carga directamente en almacenes situados en el interior de los puertos.
- (62) El notificante señala que la fiabilidad y la estabilidad de las operaciones es especialmente relevante para los centros de transbordo, en los que cualquier interrupción podría traer consecuencias adversas al verse afectadas toda la red de transporte.

VII. 3. Barreras a la entrada y competencia potencial

- (63) La construcción y operación de terminales portuarias de contenedores requiere de la concesión por la Autoridad Portuaria correspondiente de un título habilitante o licencia, que será otorgado mediante licitación pública cuando se cumplan ciertos criterios generales de solvencia técnica, financiera y profesional que permitan a los solicitantes de dichas licencias hacer frente a las

²¹ Los costes de cambio dependerán de las condiciones contractuales acordadas en cada caso.

²² Y de revisar periódicamente las tarifas máximas.

²³ Según el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante ("Ley de Puertos del Estado") el servicio de manipulación de mercancías tiene la consideración de servicio público portuario. En base a esa circunstancia, la normativa portuaria exige que las empresas de manipulación de carga participen financieramente en el capital de las llamadas SAGEPs (Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios) del puerto español de interés general de que se trate, que serán las que les proporcionaran la mano de obra requerida con carácter prioritario. Según la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014 en el asunto C-576/13, esta normativa infringe el Derecho de la Unión Europea <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=160562&doclang=ES>.

obligaciones resultantes del servicio en condiciones adecuadas. Las concesiones tienen carácter temporal y por lo general no son exclusivas²⁴.

- (64) El notificante señala que la inversión en activos fijos tampoco constituye una barrera sustancial de acceso al mercado en la medida en que puede asumirse sin dificultades accediendo a financiación, a la que tiene acceso cualquier operador. Tampoco existen barreras tecnológicas.
- (65) De lo anterior se desprende que las principales barreras de acceso al mercado son de carácter legal y financiero, aunque en ningún caso constituyen barreras significativas de acceso al mercado.

VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (66) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de TCB por APM TERMINALS, división de terminal de contenedores del grupo naviero MAERSK.
- (67) Tras la operación, APM TERMINALS pasará a operar siete terminales portuarias de contenedores en España, al unir a la terminal que actualmente opera en el puerto de Algeciras las terminales de contenedores operadas por TCB en los puertos de Valencia, Barcelona, Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Castellón y Gijón.
- (68) De esta forma, APM TERMINALS fortalecerá su presencia en los mercados de terminal de contenedores para tráfico local y para tráfico de transbordo en los ámbitos geográficos considerados relevantes para los puertos españoles en los precedentes analizados en este sector.
- (69) Las actividades de las partes en España son bastante complementarias, por lo que el fortalecimiento de APM TERMINALS será especialmente significativo en el mercado de terminal de contenedores para tráfico local, donde su presencia es marginal y donde centra su actividad TCB. Tras la operación, APM TERMINALS se hará con una cuota del **[10-20]**% del mercado de terminal de contenedores para tráfico local en la Península Ibérica, según volumen de carga transportada (incremento del **[10-20]**%). La cuota sería del **[20-30]**% (incremento del **[20-30]**%) en el caso de considerar exclusivamente los puertos españoles.
- (70) En cuanto al mercado de terminal de contenedores para tráfico de transbordo donde APM TERMINALS centra su actividad y donde la actividad de TCB es más limitada, la cuota resultante de la operación alcanzará el **[20-30]**% de dicho mercado en el Mediterráneo Occidental, según volumen de carga transportada (incremento del **[0-10]**%).
- (71) En ambos mercados existen múltiples competidores, algunos de ellos importantes operadores integrados pertenecientes a grupos navieros activos a nivel mundial, como es el caso de TERMINAL INVESTMENT LIMITED (TIL), perteneciente al grupo naviero MSC, que opera una terminal de contenedores

²⁴ El notificante señala que las autoridades portuarias definen el número de terminales de contenedores de cada puerto en base a consideraciones de orden público, siendo frecuente la existencia de más de una terminal en los puertos españoles.

en el puerto de Valencia y otra en Las Palmas, o de TOTAL TERMINAL INTERNACIONAL ALGECIRAS, SAU (TTI), perteneciente a la empresa naviera surcoreana HANJIN, que opera una de las dos terminales de contenedores del puerto de Algeciras.

- (72) La competencia entre los diferentes operadores es importante y se establece tanto a nivel portuario, entre las diferentes terminales de contenedores existentes en cada puerto (Algeciras y Barcelona poseen dos terminales y Valencia tres, operadas por distintos operadores) como entre las terminales de otros puertos de España y del Mediterráneo.
- (73) En cuanto a la presencia del grupo MAERSK en los mercados del transporte marítimo regular de contenedores y la expedición de mercancías, verticalmente relacionados con las actividades de operación de terminales, en ninguno de ellos su cuota supera el 25% del ámbito geográfico relevante, lo que excluiría cualquier posible afectación de los mismos derivados de la presente operación.
- (74) A la luz de las consideraciones anteriores, no es previsible que la operación notificada vaya a suponer un obstáculo a la competencia efectiva en el mercado analizado, por lo que es 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 Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

Por otra parte, teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios existentes en la materia y lo establecido en 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), esta Dirección de Competencia considera que los pactos de no competencia y no captación no se consideran parte integrante de la operación en lo que excedan de dos años.