

NOTA EXPEDIENTE C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA

1. INTRODUCCIÓN

El Consejo de la CNMC ha autorizado en primera fase con compromisos la operación de concentración consistente en la toma de control exclusivo de COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. (TRASMEDITERRÁNEA) por parte del grupo NAVIERA ARMAS (ARMAS), que fue notificada a la CNMC el 5 de febrero de 2018.

La operación analizada despliega efectos en los mercados de la prestación de servicios regulares de transporte marítimo de carga rodada y de pasajeros, incluyendo el transporte de vehículos en régimen de equipaje, en las zonas Sur de la Península-Norte de África, Península-Canarias y en el ámbito interinsular canario, en los que se encuentran presentes tanto ARMAS como TRASMEDITERRÁNEA y donde el grupo adquirente se consolidará o convertirá en el principal operador del mercado.

Adicionalmente, ARMAS asumirá la posición competitiva de TRASMEDITERRÁNEA en los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y de pasajeros en la zona Península-Baleares e insular balear, en los que no estaba presente, sin que ello genere cambio sustancial alguno en la estructura competitiva de dichos mercados.

Ambos grupos están asimismo presentes en varios mercados verticalmente relacionados con el transporte marítimo como son el alquiler (charteo) de medios de navegación, la prestación de servicios portuarios de consignación, estiba y desestiba y despacho aduanero, en los que la cuota resultante de la operación es reducida y por tanto no susceptible de afectar significativamente a la competencia. A lo largo de la tramitación del expediente, la CNMC ha requerido información a entidades terceras (competidores y clientes de las partes, Dirección General de Marina Mercante y Autoridades Portuarias de Tenerife y Las Palmas) para la adecuada valoración de la concentración y de los compromisos presentados por el notificante.

2. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN SIN COMPROMISOS

La operación convierte a ARMAS en la única naviera operando líneas de cabotaje en todas las zonas geográficas nacionales y primer operador en los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en Sur Península-Norte de África, Península-Canarias e interinsular canario, al adquirir la cuota de TRASMEDITERRÁNEA, hasta ahora operador principal en la zona de Península-Norte de África y en carga rodada en Península-Canarias. En el interinsular canario, ARMAS es el líder y adiciona las reducidas cuotas de TRASMEDITERRÁNEA, cuya presencia en esta zona geográfica deriva exclusivamente de las escalas entre islas realizadas por las líneas que unen Península y Canarias.

La entrada de ARMAS en 2011 rompió el monopolio de Transmediterranea en dos de los mercados considerados. En Península-Canarias, ARMAS se convirtió en líder en pasajeros en las tres rutas que opera (manteniendo TRASMEDITERRÁNEA el liderazgo en carga) y en Península-Melilla pasó a ser el segundo/tercer operador, a distancia del líder, también con mayor peso en pasajeros.

A continuación, se recoge el análisis individualizado de los efectos de la operación en los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en las áreas Sur Península- Norte de África, Península-Canarias e interinsular canario.

En el área **Sur de la Península-Norte de África**, la operación supone la adquisición por ARMAS de cuotas elevadas en el mercado del transporte marítimo regular de **carga rodada** en las rutas Sur Península-Alborán y Sur Península-Melilla, reforzándose la posición de liderazgo que hasta el momento ostentaba TRASMEDITERRANEA, en un mercado con escaso número de operadores alternativos (PEREGAR, con cuotas decrecientes en los últimos años y BALEARIA, de reciente entrada en el mercado y con una cuota mínima todavía), que difícilmente podrían mantener de forma eficaz la presión competitiva que se elimina con la operación. A ello se suma la existencia de limitaciones a la competencia potencial, resultado de las barreras legales a la entrada a operadores no comunitarios especialmente en la ruta Sur Península-Melilla y la capacidad excedentaria de los operadores ya instalados.

Lo mismo se puede señalar del mercado del transporte marítimo regular de **pasajeros**, en el que el aumento de la concentración de la oferta es aún más importante y donde la competencia real es aun más reducida, limitada a BALEARIA en el caso del mercado Sur Península-Melilla, lo que hace que la operación suponga un riesgo significativo para el mantenimiento de la competencia efectiva en dicho mercado, especialmente relevante para la demanda de residentes, para la que el resto de puertos africanos no son sustitutivos de Melilla en el transporte marítimo desde la Península, pero también para no residentes, dadas las cuotas alcanzadas en el mercado amplio Sur Península-Alborán.

Además de los efectos unilaterales que genera la operación en estos mercados, la situación competitiva resultante unida a la existencia de precedentes de acuerdos colusorios en el mercado de transporte marítimo de pasajeros en el Estrecho, la exención de la aplicación de la normativa de competencia a la fijación de tasas de intercambio en la época de mayor demanda (Operación Paso del Estrecho) y la existencia de precios máximos, que pueden actuar de referencia, no permite descartar la amenaza de efectos coordinados en el referido mercado.

En el área **Península-Canarias**, como consecuencia de la operación, ARMAS pasará a ser el único oferente de transporte marítimo regular de **pasajeros** en las distintas rutas que unen la Península con las diversas islas, desapareciendo el único competidor existente, lo que supone un riesgo evidente para el mantenimiento de la competencia efectiva, que puede verse expresado en un aumento de precios, en la depreciación de la calidad del servicio o en una reducción de la capacidad o frecuencias de las rutas.

En el transporte de **carga rodada**, aunque existen operadores alternativos y el transporte de carga mediante contenedores reduce posiblemente el riesgo de obstaculización, ARMAS adquirirá cuotas de mercado elevadas que podría generar riesgos para los precios, las frecuencias de las rutas y/o la calidad de los servicios prestados. A ello se une los efectos que se derivan de la posición de las partes en el mercado del transporte marítimo de pasajeros, cuya competencia se ve anulada por la operación, dada la vinculación existente entre ambos mercados por cuanto los mismos barcos prestan ambos servicios.

En cuanto al área **interinsular canaria**, la adquisición de TRASMEDITERRANEA, cuya actividad en este ámbito deriva exclusivamente de las escalas incluidas en las rutas circulares realizadas entre la Península (Cádiz) y Canarias, permitirá a ARMAS reforzar su posición competitiva frente a su único competidor: FRED OLSEN.

En conclusión, la operación genera riesgos para el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados del transporte marítimo regular identificados por la Dirección de Competencia en las zonas Sur Península-Melilla, Península-Canarias e interinsular canario, por lo que para su aprobación requería de compromisos que facilitaran la entrada de forma estable de algún operador en los mismos, al objeto de garantizar la presión competitiva previa existente en ellos.

3. COMPROMISOS

ARMAS ha presentado una serie de compromisos que parten de un acuerdo global con la naviera FRS, por el que dicha naviera comenzaría a operar las **rutas Motril-Melilla y Huelva-Canarias**, actualmente operadas por ARMAS, de manera inmediata (con el tiempo mínimo de adaptación necesario para prestar el servicio) una vez obtenida la autorización en primera fase de la operación, mediante la suscripción de sendos contratos de fletamento a tiempo o *time charter*, complementado con otra serie de obligaciones, y la adquisición del fondo de comercio asociado a dichas líneas.

A estos efectos, en los siete días hábiles siguientes a la recepción de la autorización de la operación, ARMAS suscribiera con FRS **dos contratos de fletamento a tiempo o time charter**, uno para la línea Motril-Melilla y otro para la línea Huelva-Canarias de 3 años de duración prorrogables por 1 año adicional, a solicitud de FRS, a contar desde la fecha de inicio del servicio por parte de dicha entidad, lo que le permitirá prestar servicios de transporte marítimo de carga, pasajeros y vehículos bajo su propia marca en dichas líneas.

El contrato de fletamento a suscribir respecto a la línea Huelva-Canarias prevé que FRS realice una **ruta circular con origen y destino en Huelva**, es decir efectuando paradas en al menos dos islas distintas para finalizar la ruta nuevamente en la Península, **para de este modo operar tráfico interinsular**, pudiendo para algún trayecto subcontratar, alquilar o ceder parcialmente espacio en el buque a ARMAS o a terceros, si así lo estima conveniente.

Para garantizar su eficacia, los contratos de fletamento incluyen sendas cláusulas de obligación de información a la CNMC quien deberá dar su conformidad ante acuerdos de las partes para modificar las condiciones fundamentales del mismo.

Para la prestación efectiva por FRS de servicios de transporte marítimo de carga y pasajeros en dichas líneas, ARMAS se compromete a **facilitarle el uso no exclusivo de las instalaciones e infraestructuras portuarias concesionadas** a ARMAS en los puertos de Huelva, Las Palmas de Gran Canarias y Motril durante la duración de los contratos de fletamento, pudiendo FRS elegir los horarios de salida, así como a apoyar la cesión del uso de amarres y asignación de horarios actualmente utilizados por ARMAS en los puertos públicos.

Adicionalmente, ARMAS se compromete a desarrollar las aplicaciones o sistemas necesarios que permitan a FRS utilizar su **sistema de venta de billetes de pasaje** en dichas líneas durante un año a contar desde la fecha de inicio del servicio por parte de dicha entidad, asegurando en todo caso la independencia y autonomía comercial de FRS y la estanqueidad de los datos de cada una de las partes.

Por otro lado, ARMAS se compromete a no operar con su marca en las rutas Sur Península-Melilla y Península-Canarias (sí lo hará con la marca TRASMEDITERRANEA en la línea de servicio público Cádiz-Canarias), durante la

vigencia del contrato de fletamento al objeto de asegurar el **traspaso del fondo de comercio** a FRS y su entrada efectiva en esas líneas, salvo que se modifiquen las circunstancias que han motivado los presentes compromisos, en cuyo caso, se solicitaría a la CNMC la reducción de la duración de esta obligación.

A estos efectos ARMAS realizará sus mejores esfuerzos para que sus clientes continúen utilizando los servicios de transporte marítimo de carga que serán asumidos por FRS en las rutas Sur Península-Melilla y Península-Canarias, a cuyo fin se compromete a informar a los clientes de que las líneas Motril-Melilla y Huelva-Canarias has sido cedidas a FRS, en el plazo de 15 días hábiles desde la obtención de la autorización de la operación.

Tras la entrada en vigor de los contratos de fletamento, ARMAS confirmará a la Dirección de Competencia que ha dejado de operar las líneas Motril-Melilla y Huelva-Canarias y que ha dado cumplimiento al resto de obligaciones asumidas relativas a la cesión de uso de los amarres y terminales, comprometiéndose a informar a la CNMC de cualquier modificación de los contratos de fletamento en el plazo de 10 días hábiles desde que dicha modificación se hubiese producido.

4. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN CON COMPROMISOS

Se considera que los compromisos presentados por ARMAS establecen las condiciones necesarias para que FRS empiece a prestar de forma efectiva e inmediata servicios de transporte marítimo de pasajeros y carga en la línea Motril-Melilla y en las líneas circulares Huelva-Canarias, solventando los problemas de competencia derivados de la operación en estas zonas.

En Sur Península-Melilla, la cesión de la línea Motril-Melilla, la más importante operada por ARMAS en el mercado Sur Península-Melilla, reduce sustancialmente la cuota resultante de la operación en los mercados del transporte de pasajeros y carga Sur Península-Melilla, siendo el solapamiento resultante limitado y fruto de la presencia reciente de ARMAS en la línea Almería-Melilla. La competencia volvería a estar garantizada por la presencia de tres operadores en transporte de pasajeros: la entidad resultante, el nuevo entrante (FRS) que se haría con la cuota de ARMAS en la línea Motril-Melilla, BALEARIA y, en el caso de carga, un cuarto operador, PEREGAR.

Del mismo modo, los compromisos presentados proveen las condiciones necesarias para que se produzca la entrada efectiva e inmediata de FRS en la línea circular Huelva-Canarias, solventando de esta forma los problemas de competencia derivados de la operación en la zona Península-Canarias e interinsular canario. De una parte se evitaría el monopolio que tras la operación analizada detentaría ARMAS en los mercados de transporte marítimo de pasajeros Península-Canarias y se incrementaría la competencia en los mercados de transporte de carga rodada, recuperándose en ambos casos la situación competitiva previa a la operación.

En relación al tráfico interinsular canario, la propuesta de compromisos asegura la libertad de FRS para que en el ámbito de la ruta circular Huelva-Canarias pueda prestar las líneas interinsulares que considere oportuno.

FRS es una naviera independiente, con capacidad económica y experiencia suficiente como para ser un operador adecuado que asegure la competencia en las rutas problemáticas, al tener los incentivos necesarios para explotar las líneas Huelva-

Canarias y Motril-Melilla, y con ello poder solucionar los problemas de competencia planteados por la CNMC.

En cuanto a la proporcionalidad de los compromisos, debe tenerse en cuenta que al valorarse la relación entre la dimensión del remedio con el daño previsto, es importante recordar que el control de concentraciones tiene por objeto evitar los efectos restrictivos que pueden derivarse de la operación concreta de manera que los posibles remedios no deberían ir más allá, dado que su objetivo no es redefinir la estructura de las empresas o de los mercados con el fin de resolver problemas de competencia preexistentes o ajenos a la operación.

A la vista de todo lo anterior, la CNMC estima que los compromisos presentados por ARMAS son una solución adecuada y suficiente para resolver los obstáculos para la competencia efectiva derivados de la operación de concentración notificada y autoriza la misma sujeto al cumplimiento de los compromisos ofrecidos, que serán debidamente vigilados.