

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 3 de julio de 2001

por la que una operación de concentración se declara compatible con el mercado común y con el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo

(Asunto COMP/JV.55 — Hutchison/RCPM/ECT)

[notificada con el número C(2001) 1723]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2003/625/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Considerando lo siguiente:

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

I. INTRODUCCIÓN

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y, en particular, su artículo 57,

Visto el Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1310/97 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 2 de su artículo 8,

Vista la decisión de la Comisión de 1 de marzo de 2001, de iniciar un procedimiento en este asunto,

Tras haber dado a las empresas afectadas la oportunidad de responder a las objeciones formuladas por la Comisión,

Visto el dictamen del Comité consultivo sobre operaciones de concentraciones ⁽³⁾,

- (1) El 31 de enero de 2001, la Comisión recibió una notificación de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 4064/89 («Reglamento de concentraciones») sobre un proyecto de concentración, por la cual las empresas Hutchison Ports Netherlands BV (Hutchison) y Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV (RCPM) adquieren el control conjunto de la empresa Europe Combined Terminals BV, en el sentido de la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento de concentraciones.
- (2) El 1 de marzo de 2001, la Comisión decidió incoar un procedimiento de conformidad con la letra c) del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento de concentraciones y el artículo 57 del Acuerdo EEE.
- (3) La actual operación estuvo precedida de una operación similar notificada a la Comisión con arreglo al artículo 4 del Reglamento de concentraciones, en marzo de 1999 (asunto COMP/M.1412). Esa operación implicó la adquisición conjunta de ECT por Hutchison Port Holdings Ltd (HPH) y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam, a través de una sociedad de cartera con un fin específico, de modo que las partes tuvieran el control conjunto de ECT.

⁽¹⁾ DO L 395 de 30.12.1989, p. 1 (rectificación en el DO L 257 de 21.9.1990, p. 13).

⁽²⁾ DO L 180 de 9.7.1997, p. 1.

⁽³⁾ DO C 210 de 5.9.2003.

- (4) En junio de 1999, la Comisión publicó un pliego de cargos de conformidad con el artículo 4 del Reglamento de concentraciones, considerando que la combinación de los terminales de contenedores de HPH en el Reino Unido y de los terminales de contenedores de ECT en Rotterdam llevaría a la creación de una posición dominante en el mercado de prestación de servicios de estiba a buques portacontenedores de gran calado en el norte de Europa.
- (5) En julio de 1999, HPH y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam decidieron abandonar la operación.
- (6) La presente operación fue notificada originalmente el 3 de noviembre de 1999 por Hutchison Atlantic Ltd, Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV y ABN AMRO Effecten Compagnie BV (ABN), como un acuerdo dentro del ámbito del Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado⁽⁴⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1/2003⁽⁵⁾ (asunto COMP/37.688/D2 — RCPM + Hutchison + ABN AMRO).
- (7) El 24 de octubre de 2000, la Comisión publicó un pliego de cargos de conformidad con el artículo 18 del Reglamento de concentraciones (asunto COMP/JV.52 — ECT — Puerto de Rotterdam), al averiguar que Hutchison Atlantic [a través de su filial Hutchison Ports Netherlands BV (Hutchison)] y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam (a través de su filial RCPM) habían adquirido el control conjunto de facto de ECT y que la operación notificada constituía por tanto una concentración en el sentido de la letra b) del apartado 1 del artículo 3 de Reglamento de concentraciones. La Comisión concluyó que al no notificar la operación de conformidad con el Reglamento de concentraciones y al poner en vigor la concentración antes de tal notificación, Hutchison y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam habían infringido las disposiciones del apartado 1 del artículo 4 y del apartado 1 del artículo 7 del Reglamento de concentraciones.
- (8) La Comisión consideró que Hutchison Atlantic Ltd y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam habían adquirido el control conjunto de ECT sobre la base de varios elementos que, considerados globalmente, indicaban que las dos partes actuarían juntas al ejercer sus derechos de voto en ECT (a través de ECT Beheer).
- (9) Hutchison Atlantic y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam contestaron al pliego de cargos el 20 de diciembre de 2000, rechazando la opinión de la Comisión acerca de la operación. Mediante carta de 19 de enero de 2001, las Partes retiraron su petición de una audiencia oral, indicando al mismo tiempo que quizá presentasen otras declaraciones por escrito.

II. LAS PARTES

- (10) Las principales Partes adquirentes son:
- a) Hutchison Netherlands BV (Hutchison), una filial de Hutchison Atlantic Ltd, que a su vez es una filial indirecta de Hutchison International Port Holdings Ltd (HIPH). Todas estas empresas son miembros del grupo Hutchison Whampoa, de Hong Kong. Este último es un conglomerado con una amplia gama de actividades. La principal actividad de HIPH y de sus filiales es la prestación de servicios de estiba en puertos de todo el mundo. En Europa, HIPH controla, entre otros, los terminales de contenedores de gran calado de Felixstowe y Thamesport (Reino Unido);
 - b) Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV (RCPM), una sociedad de cartera propiedad al cien por cien de las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam. Estas últimas son un departamento del municipio de Rotterdam. Las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam son responsables del desarrollo y la gestión del puerto de Rotterdam;
 - c) ABN AMRO Effecten Compagnie BV (ABN), una filial al cien por cien de ABN AMRO Bank NV. ABN AMRO Bank se dedica a la compra, venta, gestión y administración de valores, propiedades y otros activos; a la concesión de préstamos, la gestión de activos y la función de banquero; también participa en otras empresas.
- (11) La empresa adquirida, Europe Combined Terminals BV (ECT), es una empresa dedicada a la prestación de servicios de estiba en determinados puertos europeos, principalmente Rotterdam.
- (12) Las Partes notificantes son Hutchison y RCPM. La notificación en el impreso CO se presentó «sin perjuicio» de la opinión de las Partes de que la operación no constituye una concentración.

III. LA OPERACIÓN

- (13) Las partes adquirentes han creado una nueva sociedad de cartera, ECT Beheer BV (ECT Beheer) que posee el 100 % del capital social de ECT. Hutchison y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam/RCPM⁽⁶⁾ poseen cada una el 35 % de las acciones de ECT Beheer, teniendo ABN el 28 % y Star, un trust de empleados, el 2 % restante.

⁽⁴⁾ DO L 13 de 21.2.1962, p. 204/62.

⁽⁵⁾ DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

⁽⁶⁾ En lo sucesivo, los términos «autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam» y «RCPM» se utilizarán indistintamente, pues RCPM está controlada por las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam y no tiene ninguna actividad económica propia.

IV. LA CONCENTRACIÓN

(14) Mediante la presente operación, Hutchison y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam adquieren el control conjunto de ECT. A este respecto, el punto 32 de la Comunicación de la Comisión sobre el concepto de concentración con arreglo al Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas ⁽⁷⁾ señala que «[...] podrá llevarse a cabo una acción concertada de facto cuando los accionistas minoritarios tengan importantes intereses comunes y no deseen, por tanto, perjudicarse mutuamente al ejercer sus derechos sobre la empresa en participación».

(15) La Comisión basa sus conclusiones relativas a la naturaleza de la presente operación en los siguientes elementos que, considerados en su conjunto, muestran en su opinión la existencia de fuertes intereses comunes entre Hutchison y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam, de manera que las Partes no actuarán una contra otra al votar:

a) un acuerdo común entre las Partes («los inversores estratégicos») establecido a través de su participación conjunta en la operación anterior (asunto COMP/M.1412, descrito en el considerando 3), y la falta de tal acuerdo común entre cualquiera de las Partes y el tercer accionista principal, ABN AMRO («el inversor financiero»). La participación en la operación anterior dio a cada uno de los inversores estratégicos la oportunidad de investigar los objetivos del otro al invertir en ECT, y de llegar a un acuerdo sobre cómo podían conciliarse estos objetivos. En gran medida, estos objetivos eran y son objetivos comunes ⁽⁸⁾. En cambio, la información de que dispone la Comisión ⁽⁹⁾ muestra que el papel de ABN en la operación es el de financiero del proyecto para los dos inversores estratégicos, y que su decisión de adquirir una participación sustancial era la acción de un «caballero» que intentaba ayudar a dos clientes importantes, reales o potenciales. Esta información muestra además que ABN se propone reducir sustancialmente su participación (esto es, en un 50 % o más) tan pronto como tenga la oportunidad de hacerlo. Esta visión a corto plazo debe contrastarse con el compromiso a largo plazo de los dos inversores estratégicos, manifestado, entre otros, a través del compromiso de mantener una participación considerable en ECT durante un período de al menos cinco años;

b) la estructura de las normas de votación y las acciones, que parecen haberse adaptado de tal manera que se permita a las dos partes ejercer el control conjunto de ECT. Hutchison y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam poseen entre las dos el 70 % de las acciones y de los derechos de voto, requiriéndose una mayoría del 60 % para la mayoría de las decisiones ⁽¹⁰⁾; también ocupan cuatro

de los cinco puestos de la junta de directores supervisores ⁽¹¹⁾. Aunque ABN teóricamente podría formar una mayoría de votación con cualquiera de los inversores estratégicos, la evidencia pone de manifiesto que ésta no era la intención cuando se decidieron los derechos de voto y las normas ⁽¹²⁾;

c) un alto grado de dependencia mutua entre los dos inversores estratégicos por lo que respecta al éxito de sus respectivas inversiones en ECT. Hutchison cuenta así con las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam para asegurar la aprobación de planes de desarrollo futuros de ECT, y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam a su vez esperan que Hutchison aporte los conocimientos técnicos y el capital. Respecto de lo anterior, las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam han declarado haber «elegido» a ECT como estibador único de la parte occidental del puerto de Rotterdam (Maasvlakte) para recibir y manejar buques grandes; las expectativas de Hutchison de que las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam darán preferencia a ECT al estudiar las solicitudes para la expansión en Rotterdam deben considerarse por tanto fundadas. La expansión es vital para que ECT mantenga su posición de operador principal del terminal de contenedores en el norte de Europa ⁽¹³⁾. Asimismo, es esencial el acceso a los conocimientos técnicos y el capital. Hutchison, como principal operador mundial de terminales de contenedores, y financieramente bien establecida, está muy bien situada para ello ⁽¹⁴⁾;

d) una garantía común proporcionada por los inversores estratégicos en beneficio del inversor financiero. La garantía común adopta la forma de una cláusula [cláusula 11 (5)] del acuerdo de accionistas, por la que los dos inversores estratégicos se comprometen a mantener una participación mínima en ECT de al menos un 24 % cada uno durante un período de cinco años tras la concentración. Las pruebas muestran que esta cláusula tiene una doble finalidad: por un lado, proporciona a cada inversor estratégico una garantía de la seriedad del compromiso de la otra parte con ECT; y por otro lado garantiza al inversor financiero, ABN, que su riesgo sobre los préstamos realizados a ECT Beheer está limitado por el respaldo del Hutchison Whampoa Group y del Puerto de Rotterdam. La cláusula 11 (5) debe considerarse conjuntamente con las disposiciones del acuerdo de crédito («Acuerdo de préstamo a plazo») que proporciona a ABN el derecho a exigir los préstamos concedidos a ECT Beheer en caso de que la participación de los inversores estratégicos caiga por debajo del nivel mínimo acordado.

⁽⁷⁾ DO C 66 de 2.3.1998, p. 5.

⁽⁸⁾ Por ejemplo, garantizar el desarrollo del Delta 2000-8, algo en lo que tanto Hutchison como las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam tenían un claro interés.

⁽⁹⁾ Proporcionada en el contexto de los asuntos COMP/37.688/D2 y COMP/JV.52; información que las partes han acordado puede utilizarse también a efectos del presente asunto.

⁽¹⁰⁾ Salvo las que afectan a los derechos básicos de los accionistas, para las que se requiere una mayoría del 75 %.

⁽¹¹⁾ ABN tiene derecho a dos puestos, pero sólo ha ocupado uno.

⁽¹²⁾ ABN aumentó en el último momento su participación del 14 % hasta un 28 % (una participación que le permitiría, teóricamente, formar una mayoría de votación con cualquiera de los dos inversores estratégicos), tras la brusca retirada de la institución financiera ING.

⁽¹³⁾ La capacidad disponible se está saturando.

⁽¹⁴⁾ Esta opinión es compartida por otros observadores bien informados: el Barón Delwaide, Presidente de la autoridad portuaria de Amberes, ha manifestado que «habrá navieros que escojan Rotterdam a causa de Hutchison» (lista de Lloyd's de 18 de mayo de 2001, anexo 8 al escrito de defensa de las Partes de 30 de mayo de 2001).

- (16) Los elementos anteriormente mencionados vinculan estrechamente a Hutchison y a las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam, y hacen poco probable que ninguna de ellas actúe contra la otra al votar.
- (17) Las Partes han alegado, entre otras cosas, que las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam, al manifestar su voluntad de poner terreno a disposición de Maersk para que esta última desarrolle su propio terminal en el lugar de Delta en Rotterdam (lo que posteriormente llevó a la creación de la empresa en participación Maersk Delta entre Maersk y ECT), actuaron en contra de los intereses de ECT (y de Hutchison). Según las Partes, otra prueba de la divergencia de intereses es la decisión de las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam de conceder derechos para el terminal Euromax (una empresa en participación entre ECT y P&O Nedlloyd). Las Partes alegan que el establecimiento de estos terminales dará lugar a una considerable pérdida de ingresos y beneficios para ECT.
- (18) La Comisión observa que las propias Partes han afirmado que la alternativa a permitir que Maersk y P&O Nedlloyd obtengan sus «propias» instalaciones era que estas líneas abandonasen fuesen completamente Rotterdam. Independientemente de si hubo o no un gran riesgo de que ocurriera esto ⁽¹⁵⁾, las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam consideraron legítimamente que interesaba tanto a ECT como a las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam retener a estas dos compañías navieras en Rotterdam mediante acuerdos de empresa en participación. Cabe señalar que existen todo tipo de indicios de que Maersk y P&O Nedlloyd habrían preferido tener la plena propiedad y control de «sus» respectivos terminales. El hecho de que se concediera a ECT una considerable participación en ambas empresas en participación (el 33,3 % en Delta Maersk y el 50 % en Euromax) se debe a las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam, que utilizaron su influencia como gestores del puerto (asignando sitios y alquileres) para obtener el mejor resultado posible para ECT.
- (19) Las Partes también han hecho referencia a diversas declaraciones del Presidente de las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam en el sentido de que es imposible que éstas, como gestoras del puerto, otorguen a ECT un trato preferente. A este respecto, basta observar que estas declaraciones se contradicen con las declaraciones que las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam han hecho al comité de empresa y a la dirección de ECT ⁽¹⁶⁾.
- (20) Por último, las Partes han declarado que la participación de ABN AMRO en ECT no es transitoria ni está restringida a la función de financiero del proyecto. Una vez más, esta declaración se contradice con las distintas declaraciones de la parte en cuestión ⁽¹⁷⁾. ABN AMRO no ha ocultado su deseo de reducir cuanto antes su participación en ECT.

⁽¹⁵⁾ Habida cuenta del compromiso de estas líneas con el European Rail Shuttle, la necesidad de coordinar calendarios y tipos de servicio con los socios en el acuerdo, y las preferencias de los transportistas, cabe dudar si sería comercialmente viable para Maersk y P&O trasladar la mayoría de sus operaciones fuera de Rotterdam.

⁽¹⁶⁾ [Cita del acta de una reunión de la junta de supervisión de ECT]*

⁽¹⁷⁾ [Citas de declaraciones y correspondencia con la Comisión]*

- (21) Por las razones anteriormente mencionadas, se concluye que la presente operación constituye una concentración con arreglo al Reglamento de concentraciones, pues Hutchison y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam adquieren el control conjunto de ECT en el sentido de la letra b) del apartado 1 del artículo 3 de dicho Reglamento.

V. DIMENSIÓN COMUNITARIA

- (22) Las empresas en cuestión tienen un volumen de negocios ⁽¹⁸⁾ conjunto a escala mundial de 7 386 millones de euros (EUR) (Hutchison, 6 694 millones; autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam, 350 millones; ECT, 342 millones). Las tres tienen un volumen de negocios a escala comunitaria superior a 250 millones EUR (Hutchison [...] (*) millones; autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam [...] * millones; ECT [...] * millones), pero cada una de las empresas en cuestión no tiene más de dos tercios de su volumen de negocios comunitario global en un mismo Estado miembro. La operación notificada tiene por tanto dimensión comunitaria en el sentido del apartado 2 del artículo 1 del Reglamento de concentraciones.

VI. EVALUACIÓN DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 2 DEL REGLAMENTO DE CONCENTRACIONES

A. Mercado de referencia

1. Mercados de producto

- (23) Hutchison y ECT son ambas operadores de terminal de contenedores que prestan servicios de estiba a los portacontenedores de gran calado en el norte de Europa. No existe solapamiento, o lo hay muy marginal, entre las partes de la concentración por lo que respecta a otras actividades económicas.
- (24) Las propias Partes proponen ⁽¹⁹⁾ que el mercado de producto de referencia sea el mercado de prestación de servicios de estiba a portacontenedores de gran calado. Esta definición de mercado puede aceptarse, si bien con las observaciones y modificaciones siguientes.

(*) Partes de este texto se han modificado para garantizar que no se revela información confidencial; dichas partes figuran entre corchetes y están señaladas con un asterisco.

⁽¹⁸⁾ Cifras del ejercicio presupuestario de 1999. Volumen de negocios calculado de conformidad con el apartado 1 del artículo 5 del Reglamento de concentraciones y la Comunicación de la Comisión relativa al cálculo del volumen de negocios (DO C 66 de 2.3.1998, p. 25). En la medida en que las cifras incluyen el volumen de negocios para el período anterior al 1 de enero de 1999, se han calculado sobre la base de los tipos de cambio medios del ecu y se han traducido a euros a razón de 1:1.

⁽¹⁹⁾ Impreso CO, página 25, «mercado de referencia».

(25) Los buques que llevan carga no transportada en contenedores, y los buques para travesías cortas tienen requisitos distintos de los portacontenedores de gran calado por lo que se refiere a servicios e instalaciones. Del mismo modo, mientras que es habitual distinguir entre distintos flujos de transporte de contenedores, el servicio de estiba prestado por lo que se refiere a estos flujos de transporte distintos es esencialmente el mismo.

(26) La actividad del terminal de contenedores puede desglosarse por el flujo de transporte del modo siguiente:

a) «transporte de interior», es decir, transporte de contenedores directamente desde o hacia un portacontenedores de gran calado, desde o hacia el interior (por gabarras, camiones o trenes);

b) «transporte de transbordo», esto es, transporte de contenedores a otros puertos. El transporte de transbordo puede a su vez subdividirse en transporte de relevo y transporte secundario. El «relevo» hace referencia al traslado de contenedores entre buques de gran calado (por ejemplo, traslado de contenedores desde un buque de transporte marítimo de Extremo Oriente a un buque transatlántico). El «transporte secundario» hace referencia al movimiento hacia o desde buques de gran calado desde o hacia buques para travesías cortas (buques de enlace).

(27) En su decisión de 1 de marzo de 2001, la Comisión consideró que las pruebas disponibles en esa fase del procedimiento no apoyaban la conclusión de que uno o más de los transportes de interior, secundario o de relevo deban considerarse mercados distintos.

(28) Tras investigaciones posteriores, cabe ahora revisar esa conclusión.

(29) Las Partes alegan que los flujos de transporte interior y de transbordo son inseparables, pues el transporte de transbordo está intrínsecamente ligado y es accesorio al transporte interior. Por lo que se refiere a otro posible desglose del transporte de transbordo en flujos secundarios y de relevo, las Partes mantienen que los servicios secundarios y de relevo se negocian en un contrato de terminal y que los operadores de terminales no pueden, ni en la práctica lo hacen, discriminar entre estos dos flujos. De ello se desprende, en opinión de las Partes, que ni el transporte interior ni el transbordo, y ciertamente tampoco el transporte secundario y el de relevo, constituyen mercados de referencia distintos.

Transporte interior y transbordo

(30) Ocean Shipping Consultants Ltd (OSC), en su informe *Transporte en contenedores en el norte de Europa* ⁽²⁰⁾, parece determinar un mercado portuario central de transbordo distinto de los diversos mercados regionales de puertos de interior ⁽²¹⁾. Obviamente, los flujos de interior y de transbordo están ligados, ya que la mayoría de los portacontenedores de gran calado ⁽²²⁾ llevan tanto contenedores para el interior como para transbordo, y la elección del puerto de escala viene determinada fundamentalmente por razones del transporte de interior. Sin embargo, la gama de puertos y terminales que pueden ser posibles sustitutos para el transporte de transbordo no es necesariamente idéntica a la gama de puertos y terminales que puede sustituir al transporte interior específico.

(31) Un ejemplo es la determinación por OSC de un mercado del Reino Unido e Irlanda, en el que los principales puertos de gran calado británicos compiten entre sí por el transporte interior del Reino Unido e Irlanda, y de un «mercado portuario central» más amplio en el que los puertos británicos compiten no sólo entre sí, uno sino también con los terminales del norte de Europa por el transporte de transbordo ⁽²³⁾. Este último transporte es, como las Partes notificantes han subrayado en varias ocasiones, libre; es decir, que el transbordo puede, en principio, tener lugar en cualquier puerto del norte de Europa donde el buque en cuestión haga escala para cargar o descargar cargamento para el interior. La gama de posibles puertos de sustitución para el transbordo es por tanto mayor que para las mercancías procedentes o destinadas a una zona interior específica. Esto se refleja en la política de fijación de precios de los operadores de terminales del norte de Europa: los gastos de manipulación por movimiento de contenedores destinados al transbordo son generalmente más bajos ⁽²⁴⁾ que los gastos por movimiento de contenedores destinados al interior.

⁽²⁰⁾ 223 páginas, publicado por OSC en el Reino Unido en 2000.

⁽²¹⁾ Véase, entre otras cosas, las páginas 12-13 y la sección 6 del informe *Transporte en contenedores en el norte de Europa*. El informe determina cuatro mercados regionales: noroeste continental (Rouen a Amsterdam), noreste continental (Hamburgo/Bremerhaven), Reino Unido/Irlanda y Escandinavia/Báltico.

⁽²²⁾ Por las razones aducidas en el considerando 25,20 la Comisión distingue entre servicios prestados a los buques portacontenedores de gran calado y los prestados a los buques para travesías cortas y a los buques no unificados (que transportan contenedores). La actividad (en la que existe un solapamiento) ejercida por las partes de la concentración consiste en la prestación de servicios de estiba a portacontenedores de gran calado.

⁽²³⁾ *Transporte en contenedores en el norte de Europa*, página 13.

⁽²⁴⁾ Las Partes alegan que el coste por movimiento de transbordo es por término medio [considerablemente]* más bajo que el coste por movimiento hacia el interior.

(32) Los argumentos y alegaciones presentados por las Partes apoyan el concepto de que (los servicios de estiba respecto del) transporte de interior y del transporte de transbordo constituyen mercados de referencia específicos. Las Partes afirman que no existe una competencia significativa entre el Reino Unido y los puertos continentales del norte por el transporte interior de cada uno, y que solamente puede existir una competencia real entre los principales puertos de cada región interior separada [por ejemplo, la región del Benelux (Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo) y la región del Reino Unido] ⁽²⁵⁾. Las Partes aluden asimismo a la existencia de pruebas de que los transportistas trasladan cargamento entre puertos. Las pruebas ⁽²⁶⁾ ponen de manifiesto que el traslado de servicios de transporte marítimo en su totalidad o en parte se da casi exclusivamente entre puertos de la misma región interior (por ejemplo, entre Rotterdam y Amberes, Felixstowe y Thamesport, o Hamburgo y Bremerhaven), mientras que el traslado de mercancías para transbordo se da entre puertos situados en distintas regiones del interior (por ejemplo, Rotterdam y Bremerhaven, o Felixstowe y Amberes).

(33) Las respuestas de terceros, si bien confirman que el servicio básico de estiba prestado en el transporte de interior y de transbordo es esencialmente el mismo, por lo general opinan que la gama de posibles puertos y terminales de sustitución para el transporte de interior es diferente de la gama de sustitutos para el transporte de transbordo.

Transporte secundario y de relevo

(34) OSC distingue entre los sectores «radial» (esto es, secundario) y de relevo, pero reconoce que las dos áreas están difusas y que las estadísticas no son completas. ⁽²⁷⁾ Esto se ve confirmado por la propia investigación de la Comisión, que ha puesto de manifiesto que los operadores (compañías navieras y operadores de terminales) interpretan de forma distinta los términos «secundario» y «de relevo» ⁽²⁸⁾. La investigación también pone de manifiesto que la mayoría de los operadores de terminales tienen actualmente dificultades para determinar y cuantificar los flujos secundarios y de relevo, por lo que puede afirmarse razonablemente que tendrían dificultad en discriminar los precios entre los dos, en caso de que desearan hacerlo.

Conclusión sobre el mercado de producto

(35) De lo anterior se desprende que (la prestación de servicios de estiba por lo que se refiere al) transporte de interior y el transporte de transbordo constituyen mercados de producto de referencia específicos, pero que faltan pruebas que justifiquen otro desglose del mercado de transbordo en mercados específicos secundarios y de relevo.

(36) Las Partes notificantes están de acuerdo con esta conclusión ⁽²⁹⁾.

2. Dimensión geográfica

Interior

(37) Los estudios de mercado disponibles y otras pruebas sugieren que existen varios mercados de interior regionales específicos en el norte de Europa.

(38) OSC ha identificado tres regiones de interior principales ⁽³⁰⁾:

- a) «el noroeste continental» comprende todos los terminales entre Rouen y Amsterdam, concentrándose las presiones competitivas fundamentalmente entre Amberes y Rotterdam, con capacidad adicional en Le Havre;
- b) «el noreste continental» consiste fundamentalmente en la actualidad en los puertos de Bremerhaven y Hamburgo;
- c) «el mercado del Reino Unido e Irlanda» abarca las islas británicas e incluye los principales terminales británicos de entrada ⁽³¹⁾.

⁽²⁵⁾ Impreso CO, página 53.

⁽²⁶⁾ Véase, entre otras cosas, la respuesta de las Partes al cuestionario de la Comisión de 20 de marzo de 2001.

⁽²⁷⁾ *Transporte en contenedores en el norte de Europa*, páginas 176-177.

⁽²⁸⁾ A pesar de los esfuerzos de la Comisión por proporcionar definiciones inequívocas de estos flujos de transporte en sus cuestionarios dirigidos a las Partes notificantes y a terceros.

⁽²⁹⁾ Escrito de defensa de 30 de mayo de 2001 («escrito de defensa»), apartados 32-34 y 37.

⁽³⁰⁾ *Transporte en contenedores en el norte de Europa*, páginas 12-13. Drewry Shipping Consultants Ltd (DSC), en su informe *European Container Port Market Data* (diciembre de 2000), utiliza un desglose ligeramente distinto: Reino Unido, Benelux, Alemania/Escandinavia, Francia.

⁽³¹⁾ Felixstowe, Southampton y Thamesport son de referencia para este caso.

- (39) Una cuarta región está formada por el mercado escandinavo y báltico; sin embargo, los volúmenes en cuestión no justifican por regla general una escala directa (con excepción del puerto de Gotemburgo) ⁽³²⁾. Este mercado está fundamentalmente servido por enlaces secundarios procedentes de terminales situados en una o más de las tres regiones principales (por ejemplo, el terminal del Mar del Norte en Bremerhaven).
- (40) Las conclusiones de OSC relativas a los mercados regionales de interior del norte de Europa se ven confirmadas, entre otras cosas, por los tipos de servicio de las principales compañías navieras y de las alianzas, que suelen prever al menos una escala directa en cada una de las principales regiones de interior determinadas anteriormente.
- (41) La competencia por parte de los puertos del sur de Europa está aumentando. Sin embargo, por lo que respecta a los mercados de interior, los comentarios de terceros indican que esta competencia se limita actualmente a reclamar las zonas de captación «naturales» locales y regionales de los puertos del sur de Europa, y a luchar por mercados centroeuropeos específicos tales como Suiza y Austria ⁽³³⁾. Apenas hay pruebas de la competencia por parte de puertos del sur de Europa por las zonas de captación «naturales» (es decir, locales y regionales) de los puertos del norte de Europa, aunque lo contrario pueda ser cierto. Por lo que respecta a las respuestas de terceros citadas por las Partes en su escrito de defensa (véase el apartado 41 y el punto 3 de la sección V.3 de la misma) debe señalarse lo que sigue:
- a) Eurogate, después de explicar la situación de Contship Italia ⁽³⁴⁾, manifiesta que los puertos mediterráneos son competidores solamente en cierto modo, y por tanto difícilmente pueden considerarse sustitutos;
 - b) por lo que respecta al puerto de Algeciras, gestionado por una filial de AP Møller, cabe señalar que este puerto se encuentra, desde el punto de vista geográfico, en el cruce entre los servicios norte-sur y este-oeste, y por tanto no es fácilmente comparable con los puertos del norte de Europa. Además, la respuesta de las Partes ⁽³⁵⁾ no indica desde dónde se han transferido los volúmenes;
 - c) cabe señalar, además, que HHLA manifiesta claramente que no considera que los puertos mediterráneos sean sustitutos de los puertos de gran calado del norte de Europa ⁽³⁶⁾;
 - d) APL ⁽³⁷⁾ considera beneficioso servir «[...] a esta zona interior (incluida la zona del Rhur [sic]) [...]» debido al «[...] menor tiempo de tránsito desde Asia». La compañía naviera declaró sin embargo que el posible ahorro de costes globales sólo podría lograrse «[...] si se realizase un cambio en la programación que redujera el número de buques que actualmente hacen la ruta». Además, debería considerarse «que ningún transporte de APL relacionado con Gioia Tauro o Algeciras [...] se ha trasladado previamente a un puerto del norte de Europa». Por lo que se refiere al posible atractivo de los puertos del sur de Europa en general, APL señaló que «a medida que los enlaces de interior mejoren en el sur de Europa, los puertos del Mediterráneo verán cómo aumenta su transporte de gran calado»;
 - e) Hanjin, que en el escrito de defensa figura también como que aboga a favor de la competencia por parte de los puertos del sur de Europa, debería sin embargo ser citada completamente, pues declara, por ejemplo ⁽³⁸⁾, que «[...] Algeciras y Gioia Tauro] no pueden considerarse sustitutos de los puertos del norte de Europa.» Hanjin añade ⁽³⁹⁾ que «[...] no cree que los esfuerzos realizados por los puertos mediterráneos [para desarrollar su posición de mercado] no tengan respuesta por parte de los puertos del norte de Europa [sic]. Tradicionalmente se envía mucho cargamento por los puertos del norte de Europa, y estos puertos protegerán con toda seguridad sus intereses.».
- (42) De los estudios de mercado ⁽⁴⁰⁾ presentados por las partes se desprende que existe un alto grado de coincidencia entre los diversos mercados de interior del norte del continente, pero que sólo hay una coincidencia limitada entre los mercados de interior del norte del continente y el mercado de interior británico y de Irlanda. Esta opinión se ve apoyada por las Partes notificantes y por varios terceros. La definición exacta de los distintos mercados de interior puede por tanto dejarse abierta, pues para el presente caso basta con señalar que el mercado británico y de Irlanda (en el que Hutchison está presente) y los mercados continentales (donde está presente ECT) constituyen mercados de referencia específicos. Habida cuenta del grado limitado de coincidencia entre los mercados de interior del norte del continente y los mercados de interior británico y de Irlanda, la concentración no creará ni consolidará una posición dominante en ningún mercado de interior. No es por tanto necesario seguir evaluando el impacto de la concentración en estos mercados.

⁽³²⁾ Los otros puertos principales presentes en este mercado son: Wallhamn, Oslo, Bergen, Helsinki, Kotka, Hamina, Rauma, San Petersburgo, Tallin, Riga, Ventspils, Klaipeda, Gdynia, Szczecin y Gdansk (Véase *Transporte en contenedores en el norte de Europa*, páginas 146-149).

⁽³³⁾ Opinión compartida por OSC — véase *Transporte en contenedores en el norte de Europa*, página 23.

⁽³⁴⁾ Página 1867 del expediente.

⁽³⁵⁾ Página 2884 del expediente.

⁽³⁶⁾ Página 3741 del expediente.

⁽³⁷⁾ Páginas 2803 y 2804 del expediente.

⁽³⁸⁾ Página 2315 del expediente.

⁽³⁹⁾ Página 2316 del expediente.

⁽⁴⁰⁾ Véase, entre otras cosas, el informe de OSC, página 9 («estudio de la cuota de mercado»).

Transbordo

(43) Las pruebas disponibles sugieren que entre los posibles sustitutos para el transporte de transbordo en el norte de Europa figuran todos los principales puertos de gran calado desde Gotemburgo hasta Le Havre ⁽⁴¹⁾; es decir, todos los puertos con volúmenes de interior suficientes para justificar una escala directa por un servicio de transporte de contenedores ⁽⁴²⁾.

(44) La Comisión ha estudiado si Algeciras debería incluirse en el grupo de posibles sustitutos, y ha llegado a la conclusión de que esta cuestión puede dejarse sin determinar de momento, ya que [casi toda]* la producción del principal terminal de contenedores de Algeciras ⁽⁴³⁾, que está controlado por el grupo AP Møller, lo genera Maersk Sealand, una filial AP Møller ⁽⁴⁴⁾. Estos volúmenes representan la producción cautiva, que, por las razones que figuran en el considerando 71 *infra*, no deben incluirse en el mercado a la hora de determinar las cuotas de mercado ⁽⁴⁵⁾. Por tanto, la inclusión de Algeciras en el mercado de referencia tendría poco o ningún impacto en la estructura de ese mercado.

(45) Las Partes han alegado que la gama de sustitutos debería ampliarse para incluir otros puertos del sur de Europa (véase el punto 3 de la sección V del escrito de defensa). Señalan, entre otras cosas, que la producción de transbordo de los puertos del sur de Europa ha crecido radicalmente estos últimos años, tanto en términos absolutos como en proporción del total del transporte de transbordo del norte y sur de Europa.

(46) El crecimiento del transporte de transbordo en el sur de Europa no indica una gran competencia por este transporte entre los puertos del norte de Europa y del sur de Europa. Mientras que algunos puertos del sur de Europa pueden servir efectivamente para el transporte de relevo en el comercio ecuatorial, no constituyen una alternativa para los puertos del norte de Europa por lo que se refiere al transporte secundario ⁽⁴⁶⁾. En este contexto debe señalarse que el transporte de relevo supone menos de un cuarto del volumen total de transbordo del norte de Europa ⁽⁴⁷⁾. Debe considerarse además que el aumento del transporte de transbordo en el sur de Europa se debe en gran parte a la mayor importancia de los centros regionales secundarios, tales como Gioia Tauro. Estos centros actúan como ejes de distribución del transporte destinado a los puertos mediterráneos que generan volúmenes de interior insuficientes para justificar una escala directa de un servicio importante de transporte de contenedores. Estos centros regionales del sur de Europa apenas constituyen una competencia marginal para los principales puertos del norte de Europa, cuya primera función, por lo que se refiere al transbordo, es actuar como centros regionales de distribución para el transporte hacia y desde (en términos de volúmenes de interior) los puertos del norte de Europa menos importantes. También se ha tomado nota del hecho de que la mayoría de las compañías navieras, cuando se les pregunta si contemplarían cambiar sus volúmenes de transporte secundario o de relevo a puertos del sur de Europa, han contestado en sentido negativo (véase el considerando 41).

Conclusión sobre el mercado de referencia

(47) Cabe concluir que el mercado de referencia que debe considerarse en este caso es el mercado para la prestación, en el norte de Europa, de servicios de estiba para el transporte de transbordo realizado por portacontenedores de gran calado.

B. Evaluación desde el punto de vista de la competencia**1. Estructura actual del mercado***Producción*

(48) 1999 es el último año del que se dispone de datos completos de la producción de transbordo. OSC calcula que Hutchison y ECT tenían una cuota combinada de [aproximadamente el 50 %]* del mercado de transbordo del norte de Europa en ese año ⁽⁴⁸⁾:

⁽⁴¹⁾ Opinión confirmada por los estudios de mercado (por ejemplo, Informe y Transporte en contenedores en el norte de Europa), por las partes notificantes y por terceros (clientes y competidores).

⁽⁴²⁾ Felixstowe, Thamesport, Southampton, Le Havre, Zeebrugge, Amberes, Rotterdam, Bremerhaven, Hamburgo y Gotemburgo.

⁽⁴³⁾ El terminal de Maersk Sealand tenía en 1999 una capacidad estimada de 2 100 000 TEU (capacidad de 20 pies cúbicos — el tamaño más común de contenedor). El otro terminal de Algeciras, Isla Verde, tenía una capacidad de 200 000 TEU (fuente: Drewry, *European Container Port Market Data*, diciembre de 2000, página 24).

⁽⁴⁴⁾ Fuente: AP Møller (respuesta a la petición de información de la Comisión).

⁽⁴⁵⁾ La instalación de Algeciras es uno de los principales centros europeos de Maersk Sealand y constituye un enlace esencial en las operaciones de transporte de dicha compañía. No hay pruebas de que Maersk Sealand pensara interrumpir y trastornar sus propias operaciones de transporte para crear una capacidad adicional destinada a acomodar volúmenes de terceros.

⁽⁴⁶⁾ Véase, entre otros, *Transporte en contenedores en el norte de Europa*, página 23.

⁽⁴⁷⁾ *Transporte en contenedores en el norte de Europa*, página 176.

⁽⁴⁸⁾ Informe de OSC, página 13.

CUADRO 1

(en TEU)

Operador	Gran calado	Transbordo	Total
Hutchison-Felixstowe	[...]*	[...]*	[> 2 000 000]*
Hutchison-Thamesport	[...]*	[...]*	[< 500 000]*
ECT-Rotterdam	[...]*	[...]*	[> 4 000 000]*
Hutchison & ECT	[...]*	[...]*	[> 7 000 000]*
HHLA-Hamburgo	[...]*	[...]*	[> 2 000 000]*
Hessenatie-Amberes y Zeebrugge	[...]*	[...]*	[> 2 000 000]*
Eurogate Bremerhaven y Hamburgo	[...]*	[...]*	[> 2 700 000]*
Total norte de Europa	[> 14 000 000]*	[< 5 000 000]*	19 486 000

(en %)

Hutchison-Felixstowe	[...]*	[...]*	[> 10]*
Hutchison-Thamesport	[...]*	[...]*	[< 5]*
ECT-Rotterdam	[...]*	[...]*	[> 20]*
Hutchison & ECT	[...]*	[...]*	[30-40]*
HHLA-Hamburgo	[...]*	[...]*	[> 10]*
Hessenatie-Amberes y Zeebrugge	[...]*	[...]*	[> 10]*
Eurogate Bremerhaven y Hamburgo	[...]*	[...]*	[> 10]*
Total norte de Europa	100	100	100

(49) Del cuadro 1 se desprende que cada uno de los competidores más cercanos tenían menos de mitad de la cuota de mercado de Hutchison y ECT (HHLA: [entre 15 y 25 %]*; Eurogate: [entre 15 y 25 %]*). La investigación de la Comisión, por otra parte, ha puesto de manifiesto que la producción de ECT fue minusvalorada por OSC⁽⁴⁹⁾. Una vez realizada esta corrección, la cuota de mercado de Hutchison/ECT aumenta [ligera-mente]*⁽⁵⁰⁾.

(50) Está claro que el mercado posterior a la concentración está muy concentrado: el mercado tendría un índice Herfindahl-Hirschman (IHH) de 3 079⁽⁵¹⁾. La operación ha llevado a un aumento del IHH de 1 129⁽⁵²⁾. La cuota del mercado de transbordo combinada de Hutchison y ECT ha permanecido estable estos últimos años: OSC calcula que la cuota de mercado combinada de las partes era [inferior al 50 %]* en 1997. La fragmentación de la competencia (el competidor más cercano a Hutchison/

⁽⁴⁹⁾ [Estimaciones de la producción realizadas por OSC]*

⁽⁵⁰⁾ [Cálculo del incremento]*

⁽⁵¹⁾ Un IHH de 1 800 posterior a la concentración se considera prueba de un mercado muy concentrado (véase las directrices sobre concentraciones del Departamento de Justicia de EE.UU., versión de 1992).

⁽⁵²⁾ [Cálculo del IHH]*

ECT en 1997 tenía una cuota de transbordo [inferior al 20 %]*) era también una característica del mercado en 1997.

- (51) OSC también ha proporcionado un desglose de la producción de transbordo de los principales puertos en 1999 ⁽⁵³⁾ y 1997 ⁽⁵⁴⁾:

CUADRO 2

(en TEU)	
1999	Transbordo
Felixstowe	[> 800 000]*
Thamesport	[< 80 000]*
Southampton	[< 80 000]*
Le Havre	[< 250 000]*
Zeebrugge	[< 50 000]*
Amberes	[< 600 000]*
Rotterdam — ECT	[> 1 500 000]*
Rotterdam — Otros	[< 80 000]*
Bremen/Bremerhaven	[> 500 000]*
Hamburgo	[> 1 000 000]*
Gotemburgo	[< 30 000]*
Otros	[> 50 000]*
Total	5 436 000
1997	
Felixstowe	[< 800 000]*
Thamesport	[< 50 000]*
Southampton	[> 60 000]*
Le Havre	[> 100 000]*
Zeebrugge	[< 50 000]*
Amberes	[> 200 000]*
Rotterdam	[> 1 000 000]*
Bremen/Bremerhaven	[> 200 000]*
Hamburgo	[> 1 000 000]*
Gotemburgo	[< 30 000]*
Otros	[> 50 000]*
Total	3 878 100*

- (52) El cuadro 2 proporciona una indicación de la fuerte posición de Rotterdam y Felixstowe como puertos de transbordo preferidos. El único desafío real a esa posición en 1999 procedió de Hamburgo, cuya producción de transbordo ascendió aproximadamente a la mitad de la de Rotterdam y Felixstowe juntas.

- (53) Por otra parte, el cuadro 2 proporciona otra indicación del grado de concentración existente en el mercado de transbordo: cinco puertos (Rotterdam, Hamburgo, Felixstowe, Amberes y Bremerhaven) concentraron el 91 % de toda la producción de transbordo del norte de Europa en 1999 ⁽⁵⁵⁾.

- (54) Las Partes han alegado que la importancia del mercado de transbordo está inflada, tanto en términos absolutos como en relación con el transporte de interior, por el hecho de que cada contenedor de transbordo se contabiliza por duplicado, en las estadísticas de los terminales y del puerto. Los terceros rechazan esta opinión: cada contenedor de transbordo genera dos movimientos en el muelle y cada movimiento genera ingresos, si bien, por regla general, con un tipo de descuento. Además, cada movimiento «consume» capacidad del terminal. La «doble contabilidad» proporciona por tanto una indicación de la importancia del transporte de transbordo para los operadores de terminales, tanto en cuanto a los ingresos como a la capacidad. La Comisión ha verificado en el curso de su detallada investigación que las estadísticas proporcionadas por los operadores de terminales cuentan cada contenedor de transbordo como dos movimientos y cada contenedor de interior como un movimiento.

- (55) Las Partes también han alegado que las cifras correspondientes a la producción de 1999 deberían ajustarse para tener en cuenta la «pérdida» por parte de ECT de dos clientes importantes: Maersk Sealand y P&O Nedlloyd. Maersk Benelux BV y ECT han creado una empresa en participación (Maersk Delta BV) con el fin de proporcionar un terminal específico para la compañía naviera Maersk Sealand. El terminal comenzó a funcionar en octubre de 2000, pero no alcanzará su plena capacidad hasta 2005 ⁽⁵⁶⁾. P&O Nedlloyd y ECT han firmado un memorándum de acuerdo para constituir una empresa en participación similar (Euromax). Suponiendo que el memorándum de acuerdo vaya seguido de un acuerdo formal de empresa en participación, está previsto que ésta inicie sus operaciones en 2004.

⁽⁵³⁾ Las cifras de 1999 se ajustaron con arreglo a la información proporcionada por el operador del terminal o las autoridades portuarias.

⁽⁵⁴⁾ Resumen, página 11.

⁽⁵⁵⁾ En este contexto cabe señalar que los mismos cinco puertos tienen una cuota de «sólo» un 75 % del transporte de interior del norte de Europa. El nivel de concentración por lo que se refiere al transbordo es por tanto mucho más elevado que el nivel de concentración de toda la zona de interior. Asimismo, cabe señalar que cuatro puertos (Rotterdam, Hamburgo, Felixstowe y Amberes) concentraron aproximadamente el 81,5 % del transporte de transbordo, pero «sólo» el 67 % del transporte de interior. (Fuente: Resumen OSC, cuadro 10).

⁽⁵⁶⁾ Fuente: Plan empresarial de Maersk Delta.

- (56) En opinión de la Comisión, cualquier intento de ajustar las cifras de producción de 1999 para reflejar los acontecimientos que puedan tener lugar después de 1999 carecería de exactitud, pues no tendría en cuenta otros acontecimientos del mercado entre 1999 y la fecha de los acontecimientos en cuestión ⁽⁵⁷⁾.
- (57) Las propias Partes proporcionan un ejemplo de la dificultad para predecir el impacto en la cuota de mercado de la pérdida de uno o más clientes. En el apartado 182 del escrito de defensa, las Partes observan que en el año 2000 Génova experimentó un aumento en el transporte de transbordo del 21,6 % sobre las cifras de 1999, a pesar de haber perdido el transporte de la Mediterranean Shipping Company (MSC) en favor de La Spezia en 1999. En este contexto, cabe señalar que se ha previsto que el transporte de transbordo del norte de Europa crezca un 135 % hasta 2012 ⁽⁵⁸⁾. Es por tanto razonablemente seguro que la pérdida del transporte de un cliente importante se verá compensada por la demanda de otros clientes.
- (58) En el escrito de defensa (páginas 29 y ss.), las Partes presentan diversas estadísticas para el año 2000, que pretenden mostrar que la cuota de mercado combinada de Hutchison y ECT ha disminuido desde 1999. La Comisión ha realizado sobre esas estadísticas los comentarios siguientes:
- a) el cuadro de la página 29 del escrito de defensa muestra la demanda portuaria en el norte de Europa para el transporte de contenedores en buques de gran calado, en 1999 y 2000. Como el mercado de referencia se ha definido en relación al transporte de transbordo, este cuadro tiene poco valor. En cualquier caso, las partes no explican cómo se han obtenido las cifras correspondientes al año 2000 ⁽⁵⁹⁾;
 - b) los comentarios anteriores también se aplican al cuadro de la página 30. Según las Partes, este cuadro muestra que «la cuota de mercado combinada de todo el transporte de contenedores en buques de gran calado de Hutchison/ECT ha descendido del [35-40 %]* en 1999 hasta el [25-30 %]* a finales de 2000, con exclusión del transporte transferido a Maersk Delta» (primer párrafo de la página 31). Según las Partes, esto «representa una considerable reducción de la cuota de mercado combinada de Hutchison y ECT durante el período de un año solamente, que las partes opinan que la Comisión no puede ignorar». En el cuadro figura que se han transferido [algo más de 1 000 000]* TEU de ECT a Maersk Delta en el año 2000. Las pruebas disponibles (respuestas de Maersk y ECT) muestran que Maersk Delta sólo manejó [menos de 75 000]* TEU en ese año. El cuadro es por tanto, en el mejor de los casos, muy equivocado, y en modo alguno apoya la conclusión de que «la cuota de mercado combinada de todo el transporte de contenedores en buques de gran calado de Hutchison/ECT haya descendido del [35-40 %]* en 1999 hasta el [25-30 %]* a finales de 2000» ⁽⁶⁰⁾;
 - c) por último, en los cuadros de las páginas 32 y 33 del escrito de defensa, las Partes intentan mostrar que la cuota de mercado combinada de transbordo de Hutchison/ECT ha disminuido desde [más del 50 %]* en 1999 hasta el [30-40 %]* en 2000. En primer lugar, cabe señalar que las cifras de transbordo para 2000, con excepción de las cifras correspondientes a Felixstowe, Thamesport y ECT Rotterdam, no representan la producción real de transbordo en el año 2000 ⁽⁶¹⁾. En segundo lugar, la Comisión observa que estas cifras indican que la cuota de mercado combinada de las Partes en el año 2000, antes de cualquier ajuste, era [inferior al 50 %]*. Las Partes han alegado que su cuota de mercado combinada de 1999 era [más inferior aún al 50 %]* (véase el apartado 110 de la página 33 del escrito de defensa). Sobre esta base, la cuota de mercado combinada de las Partes ha aumentado casi el [1,5-3 %]* desde 1999. En tercer lugar, la cuota de mercado combinada del [30-40 %]* mencionada anteriormente se obtiene deduciendo [125 000-175 000]* TEU de transbordo trasladadas de ECT a Bremerhaven en junio de 2000, y [más de 500 000]* TEU de transbordo trasladadas de ECT a Maersk Delta en 2000. A este respecto, la Comisión observa que las Partes han declarado que la cifra de transbordo de ECT antes del ajuste,

⁽⁵⁷⁾ El crecimiento o la contracción global de la demanda, los nuevos participantes (y las bajas) en los mercados anterior (servicios de terminal) y posterior (transporte marítimo), la reestructuración de las alianzas de transporte y servicios, los cambios entre terminales, el aumento o la disminución de la productividad en cada terminal, etc.

⁽⁵⁸⁾ *Transporte en contenedores en el norte de Europa*, página 185.

⁽⁵⁹⁾ La fuente citada es el Informe de Ocean Shipping Consultants de enero de 2001. Dicho informe (al que se alude en el presente documento como «el Resumen») no contiene las cifras en cuestión. Según el cuadro, ECT ha manipulado [menos de 4 000 000]* TEU en 2000, cifra que difiere de la proporcionada por Hutchison Whampoa en su *Informe anual* de 2000 (página 20), donde se dice que ECT ha manejado [4 200 000-4 500 000]* TEU en 2000, lo que supone un incremento de unas [250 000-350 000]* TEU sobre la producción de 1999.

⁽⁶⁰⁾ Debe señalarse que el cuadro del apartado 102 del escrito de defensa es matemáticamente erróneo (diferentes totales de mercado en las columnas 1 y 2). La transferencia real de [menos de 75 000]* TEU ya se ha tenido en cuenta en la cifra real de producción de ECT en el año 2000, por lo que no hay ninguna necesidad de corregir nuevamente dicha cifra.

⁽⁶¹⁾ Las «cifras» de las partes se han obtenido aumentando la producción real de 1999 de los puertos respectivos en un 6 % (aumento anual estimado de la demanda en el norte de Europa). No existe ninguna confirmación independiente de estas «cifras» (por ejemplo, estadísticas portuarias, estudios de mercado, o información del puerto o de los operadores de terminales).

[>1 500 000]* TEU ⁽⁶²⁾, representa la producción real de ese terminal en 2000. En estas condiciones, no debería ser necesario realizar ningún otro ajuste que tenga en cuenta los cambios de transporte desde o hacia ECT en ese mismo año (2000). La Comisión también observa que Maersk Delta no manipuló [más de 500 000]* TEU de transbordo en el año 2000; la cifra correcta es de [menos de 10 000]* TEU ⁽⁶³⁾.

- (59) A pesar de los comentarios anteriores, el hecho de que dos clientes importantes hayan participado o vayan a participar en un terminal en Rotterdam en régimen de empresa en participación, es un elemento que puede ser relevante para la evaluación de la futura posición de la concentración en el mercado, y por tanto se examina *infra* (considerandos 68 y siguientes; 86 y siguientes).

Cuota de escalas portuarias

- (60) Las mencionadas cifras y cuadros reflejan la posición de mercado de la concentración en términos de producción en 1999. Otra indicación de la fuerza de mercado de las Partes viene proporcionada por su elevada cuota de escalas portuarias por parte de los principales servicios de transporte marítimo de los trayectos entre el norte de Europa y Extremo Oriente y transatlánticos. Se calcula que estos servicios, en conjunto, suponen casi tres cuartos del transporte total de contenedores en el norte de Europa. Cabe también señalar que los servicios de transporte entre Europa y Extremo Oriente utilizan los buques más nuevos y mayores (véase *infra*, los considerandos 97 y siguientes, por lo que respecta al impacto de los buques más grandes) ⁽⁶⁴⁾.
- (61) Según Drewry ⁽⁶⁵⁾, Hutchison/ECT (Felixstowe, Thamesport y ECT Rotterdam) contaban con aproximadamente [menos del 40 %]* del total de las escalas semanales programadas por los principales transportistas en la ruta entre el norte de Europa y Extremo Oriente en 2000. Hamburgo contaba con [menos del 20 %]*, Le Havre con [cerca del 10 %]* y Amberes con [menos del 10 %]*.

- (62) En el mismo año (2000), la cuota de las Partes del total de las escalas semanales programadas en el norte de Europa por los principales servicios transatlánticos fue de [cerca del 30 %]*. Bremerhaven y Le Havre contaron con [menos del 20 %]* por cada uno, y Amberes con [cerca del 15 %]*.

Capacidad

- (63) Las estadísticas sobre capacidad de puertos y terminales no distinguen entre la capacidad «de interior» y la capacidad de «transbordo». Estas estadísticas proporcionan por tanto, en el mejor de los casos, una indicación muy imperfecta de la posición actual de las partes y de su posible posición futura en el mercado de transbordo.
- (64) Según se menciona en el considerando 64 de la Decisión de 1 de marzo, Drewry y OSC han hecho cada una cálculos separados y distintos de la cantidad y estructura de la actual capacidad de transporte de gran calado en el norte de Europa. Drewry calcula que en 1999 Hutchison/ECT tenía una cuota combinada de [cerca del 30 %]* de la capacidad portuaria de largas travesías en el norte de Europa. OSC calcula que en el año 2000, las Partes contaban con [menos del 30 %]* de la capacidad portuaria de gran calado en el norte de Europa ⁽⁶⁶⁾.
- (65) Hay grandes diferencias entre los dos cálculos, que no se explican completamente por el hecho de que cubran años distintos. El cálculo de la capacidad es un ejercicio complejo, ya que implica la ponderación de varios factores, tales como longitudes de los muelles, número de grúas, zonas de apilamiento y productividad de la mano de obra, para llegar a una conclusión global respecto a la capacidad efectiva. Esto a su vez debe distinguirse de la capacidad latente, que es un cálculo de la capacidad potencial, contando con un nivel de productividad específico aún no alcanzado.
- (66) A la petición de la Comisión, las partes han intentado conciliar los cálculos de Drewry y de OSC. Sobre la base de esta conciliación, complementada con la información obtenida directamente de las autoridades portuarias y de los operadores de terminales, la Comisión ha hecho su propio cálculo de la capacidad y de las cuotas de capacidad en el año 2000. Estas estimaciones figuran en el cuadro 3.

⁽⁶²⁾ Es decir, un aumento de la producción de transbordo de [cerca de 25 000]* TEU sobre las cifras de 1999, a pesar del cambio de [250 000-350 000]* TEU a Bremerhaven en 2000.

⁽⁶³⁾ Fuente: AP Møller (respuesta a la petición de la Comisión de información).

⁽⁶⁴⁾ Transporte en contenedores en el norte de Europa, página 207.

⁽⁶⁵⁾ European Container Port Market Data, página 6.

⁽⁶⁶⁾ En el cuadro que figura *infra* figuran las cuotas de los competidores.

CUADRO 3

(en TEU)

Puerto	Capacidad 2000	%	Capacidad 2000 ajustada	%
Felixstowe	[...]*	[> 10]*	[...]*	[> 10]*
Thamesport	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Southampton	[...]*	[< 6]*	[...]*	[< 6]*
Le Havre	[...]*	[< 12]*	[...]*	[< 12]*
Zeebrugge	[...]*	[< 8]*	[...]*	[< 8]*
Amberes	[...]*	[> 10]*	[...]*	[> 10]*
Rotterdam — ECT	[...]*	[< 22]*	[...]*	[< 22]*
Rotterdam — Otros	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Bremerhaven	[...]*	[< 13]*	[...]*	[< 10]*
Hamburg ^(a)	[...]*	[< 20]*	[...]*	[< 20]*
Gotemburgo ^(a)	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Amsterdam ^(a)	[...]*	[< 2]*	[...]*	[< 2]*
Total	27 160 000	100	26 816 200	100

^(a) Proporcionado por las autoridades portuarias de Hamburgo, Gotemburgo y Amsterdam, respectivamente.

(67) Tal como muestra el cuadro 3, Hutchison/ECT tuvo una cuota de capacidad combinada del [30-35 %]* en el año 2000, equivalente aproximadamente a su cuota de capacidad en el año 1997 ([30-35 %]*). Hamburgo y Amberes tuvieron cuotas [inferiores al 20 % cada uno]* y del [10-15 %]* respectivamente, mientras que Le Havre y Bremerhaven contaron con [menos del 10 % cada uno]*.

(68) En el cuadro 3 se han previsto las circunstancias específicas del terminal de Maersk Delta BV (Rotterdam) y del terminal del Mar del Norte (Bremerhaven).

(69) Maersk Delta BV es una empresa en participación entre Maersk (66,66 %) y ECT (33,33 %), cuyo principal objetivo es proporcionar un terminal específico en Rotterdam para el transporte de contenedores en buques de gran calado para la compañía naviera Maersk Sealand. A pesar de tener solamente una participación minoritaria en Maersk Delta, ECT tiene ciertos derechos de veto por lo que se refiere, entre otras cosas, a la política de fijación de precios de la empresa en participación. También tiene

una representación igualitaria en la junta directiva, aunque el Presidente designado por Maersk tiene el voto de calidad en caso de empate. El terminal entró en funcionamiento en octubre de 2000 y, durante un período transitorio que durará hasta 2005, absorberá gradualmente los volúmenes de Maersk Sealand actualmente manejados por ECT. La empresa en participación no podrá acoger a terceros antes de 2007 ⁽⁶⁷⁾.

(70) El terminal del Mar del Norte es una empresa en participación entre Maersk (50 %) y Eurogate (50 %), cuyo principal propósito es proporcionar un terminal específico en Bremerhaven para Maersk Sealand. A diferencia del terminal de Maersk Delta, el terminal del Mar del Norte también presta servicios a terceros (estos volúmenes suponían [más del 10 %]* de la producción global del terminal en el año 2000).

⁽⁶⁷⁾ Un acuerdo celebrado entre los socios de la empresa en participación lo impide.

- (71) En general, cuando existe una integración entre el proveedor y el comprador (suministros dentro del grupo), la producción en cuestión («producción cautiva») no debería incluirse en el mercado de referencia a efectos de evaluar las cuotas de mercado. Si la producción cautiva puede cambiarse a producción no cautiva a corto o medio plazo, podría constituir una competencia potencial. En el caso que nos ocupa, es necesario examinar el uso real y potencial de cada terminal, ya sea propiedad única o conjunta o esté controlado por cada compañía naviera, a fin de determinar la proporción de capacidad y de producción de los terminales que debe considerarse cautiva.
- (72) En el cuadro 3, la capacidad del terminal de Maersk Delta en el año 2000 (aproximadamente [menos de 1 000 000]* TEU) se ha repartido entre los dueños, Maersk y ECT, en proporción a sus respectivas participaciones (Maersk, 66,6 %; ECT, 33,3 %). Esta asignación refleja el hecho de que, aunque ECT tenga una participación minoritaria, tiene el control conjunto⁽⁶⁸⁾, a través de derechos de veto respecto, entre otras cosas, de la fijación de precios y la cláusula de no competencia que garantiza que Maersk Delta no podrá competir con ECT por actividades de terceros antes del año 2007. La parte de Maersk ([...]* TEU) debería considerarse capacidad cautiva, dado que el terminal se dedicará exclusivamente a Maersk Sealand hasta 2007. Debería por tanto excluirse en el cuadro 3 tanto de la cuota de mercado de ECT como de la producción total. La porción de ECT ([...]* TEU), que no constituye capacidad cautiva para ECT, se ha añadido a la capacidad de ECT.
- (73) La capacidad en el año 2000 del terminal del Mar del Norte en Bremerhaven ([1 200 000-1 600 000]* millones de TEU), propiedad conjunta de Maersk (50 %) y Eurogate (50 %), se ha repartido entre los socios de la empresa en participación de conformidad con el reparto de la producción en 1999.
- (74) De la producción manejada por el terminal del Mar del Norte en 1999 ([ligeramente superior a 1 000 000]* TEU), [poco menos del 90 %]* correspondió a Maersk Sealand, mientras que el resto [...]* correspondió a terceros. De ello se desprende que [algo menos de la mitad de la producción]* representaba la producción cautiva de Maersk que no debe incluirse en el mercado. El resto, [...]* es la producción de terceros (de Maersk y Eurogate) que debe incluirse en el mercado.
- (68) Aunque las Partes hayan alegado que ECT no tiene el control conjunto, el acuerdo de la empresa en participación exige inequívocamente la aprobación unánime de cualquier cambio en la política de fijación de precios acordada conjuntamente establecida en el acuerdo. Esta política de fijación de precios se aplica a la prestación de servicios a la compañía naviera Maersk Sealand, esto es, los únicos servicios que prestará Maersk Delta BV hasta 2007. El control de ECT a través de este derecho de veto se ve reforzado por la cláusula de no competencia, que prohíbe explícitamente a Maersk Delta competir con ECT por actividades de terceros. El control conjunto también se ve garantizado por los derechos de veto sobre grandes inversiones y adquisiciones; estos derechos de veto van más allá de lo necesario para proteger los derechos básicos de los accionistas (que en cualquier caso están protegidos por una disposición específica del acuerdo de empresa en participación).
- (75) Por consiguiente, [menos de la mitad]* de la capacidad del terminal del Mar del Norte se ha excluido del mencionado cuadro. El [resto]* está incluido en la capacidad global ([más de 2 300 000]* TEU) de Bremerhaven.
- (76) Las Partes alegan que en este caso, la producción y la capacidad cautivas deben incluirse en el mercado, porque a) proporcionan una competencia indirecta a través de su efecto de referencia en los precios; y b) representan una competencia potencial.
- (77) Por lo que se refiere a la letra a), la Comisión considera poco probable que los precios fijados para la producción cautiva (ventas internas) puedan constituir una referencia, habida cuenta de que es improbable que sean transparentes, y que la fijación de precios internos se rige por principios distintos a los del mercado, es decir, que se fijan precios generalmente más bajos para las ventas internas⁽⁶⁹⁾. De ello se desprende que incluso si los competidores estuvieran en la posición poco probable de poder obtener información sobre los precios internos, no podrían determinar con facilidad los precios de mercado que tendría que fijar el productor cautivo. Por lo que se refiere a los terminales con producción cautiva, el efecto de referencia, en su caso, estaría muy limitado, especialmente en el caso de un productor cautivo sin la suficiente capacidad para abastecer las necesidades de terceros (véase *infra*).
- (78) Por lo que se refiere a la letra b), la Comisión considera que en el caso del terminal del Mar del Norte es improbable que pueda producirse una gran conversión de la producción cautiva a producción de terceros, en respuesta a un incremento de los precios en los terminales controlados por Hutchison/ECT. Bremerhaven es uno de los principales puertos centrales de Maersk Sealand. El desplazar los volúmenes de Maersk Sealand de ese puerto a otros puertos, suponiendo que ello fuese posible, con el fin de tener más capacidad disponible para terceros en el terminal del Mar del Norte, causaría a Maersk grandes inconvenientes y gastos a sus operaciones de transporte marítimo. Es probable que estos inconvenientes y gastos superen cualquier beneficio que Maersk pudiera obtener de los mayores ingresos procedentes de la prestación de servicios a terceros. Tampoco hay pruebas de que la capacidad del terminal del Mar del Norte pueda ampliarse a corto plazo para cubrir el incremento de la demanda de terceros.
- (79) El terminal de Maersk Delta no puede prestar servicios a terceros en el período en cuestión (hasta 2005 inclusive)⁽⁷⁰⁾, por lo que no se plantea el problema de la posible competencia. Además, ECT tiene el control conjunto del terminal a través de su representación en la junta y su derecho de veto. Por tanto, en opinión de la Comisión, está claro que el terminal de Maersk Delta no
- (69) Es práctica común en los grupos de sociedades el facturar los servicios internos al coste de producción, sin margen de beneficio o con un margen insignificante.
- (70) La Comisión ha considerado el año 2005 como la fecha límite para tener en cuenta la evolución del mercado. Los acontecimientos posteriores a esa fecha son por lo general demasiado inciertos para poder tenerlos en cuenta en la presente evaluación.

podría bajo ninguna circunstancia considerarse como competidor de ECT, incluso si se considerase la producción del terminal como no cautiva. El terminal de Euromax, al que aluden las Partes, no estará operativo antes de 2004, y en cualquier caso estará controlado conjuntamente por ECT, por lo que no puede considerarse como competidor (potencial) de ECT.

- (80) Las Partes notificantes han interpretado los comentarios de los terceros en el sentido de que apoyan la propuesta de que toda la capacidad y producción poseída o controlada por una compañía naviera se incluya en el mercado. A este respecto, cabe distinguir entre las instalaciones específicas de una compañía naviera concreta pero poseídas y gestionadas por un operador de terminal, y las instalaciones específicas poseídas total o

parcialmente por una compañía naviera. En el primer caso no existe integración vertical (producción cautiva), mientras que en el segundo, sí. Los terceros suelen confundir ambos tipos de instalaciones, refiriéndose a ambas como «instalaciones específicas». Evidentemente, el primer tipo debería incluirse en el mercado (producción externa en el mercado), mientras que el último, no (producción interna).

- (81) Las Partes alegan que otra solución sería excluir del mercado toda la capacidad relativa a los terminales poseídos conjuntamente por compañías navieras. Por consiguiente, el cuadro 4 no incluye ni la capacidad del terminal de Maersk Delta ([menos de 1 000 000]* TEU) ni [menos del 90 %]* (correspondiente a la producción de la compañía naviera Maersk Sealand) de la capacidad del terminal del Mar del Norte:

CUADRO 4

(en TEU)

Puerto	Capacidad 2000	%	Capacidad 2000 ajustada	%
Felixstowe	[...]*	[> 10]*	[...]*	[> 10]*
Thamesport	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Southampton	[...]*	[< 6]*	[...]*	[< 6]*
Le Havre	[...]*	[< 12]*	[...]*	[< 12]*
Zeebrugge	[...]*	[< 8]*	[...]*	[< 8]*
Amberes	[...]*	[< 15]*	[...]*	[< 15]*
Rotterdam — ECT	[...]* ⁽⁷¹⁾	[< 22]*	[...]*	[< 22]*
Rotterdam — otros	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Bremerhaven	[...]*	[< 13]*	[...]* ⁽⁷²⁾	[< 8]*
Hamburgo ^(a)	[...]*	[< 20]*	[...]*	[< 20]*
Gotemburgo ^(a)	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Amsterdam ^(a)	[...]*	[< 2]*	[...]*	[< 2]*
Total	27 160 000	100	25 936 400	100

^(a) Información proporcionada por las autoridades portuarias

⁽⁷¹⁾ Cifra sacada de la conciliación OSC/Drewry presentada por las Partes. Esta cifra no incluye ninguna capacidad relativa al terminal Maersk Delta, por lo que no es necesario realizar ningún ajuste para excluir la capacidad de Maersk Delta.

⁽⁷²⁾ [Detalles relativos al terminal del Mar del Norte]*

- (82) Como puede deducirse del cuadro 4, la exclusión del mercado (puertos de Rotterdam y Bremerhaven) de la capacidad de los terminales donde Maersk tiene participación y presencia no tiene ningún efecto significativo en la cuota de capacidad de la concentración (aumento [inferior al 1 %]*).

Conclusión

- (83) Del anterior análisis de la estructura actual del mercado se desprende que la concentración llevará a la creación de una posición dominante respecto al mercado de referencia. Para alcanzar esta conclusión, se ha dado especial importancia a los factores siguientes:

- la elevada cuota de mercado combinada actual de Hutchison y ECT en el mercado de referencia, junto con la cuota de mercado relativamente baja del competidor más cercano;
- el hecho de que la alta cuota de mercado combinada de Hutchison y ECT haya permanecido estable en el tiempo;
- la concentración del transporte de transbordo a solamente cinco puertos del norte de Europa, dos de los cuales son controlados por las Partes;
- la elevada cuota combinada de las Partes en las escalas portuarias realizadas por los principales servicios de transporte entre el norte de Europa y Extremo Oriente y transatlánticos.

2. Evolución futura

Evolución en cuanto a la capacidad

- (84) Las Partes alegan que la cuota de Hutchison/ECT en la capacidad portuaria global de gran calado en el norte de Europa descenderá drásticamente hasta 2005, a consecuencia de varios factores.
- (85) El primero de estos factores se ha mencionado anteriormente (véase el considerando 69). El terminal de Maersk Delta absorberá progresivamente terreno e infraestructura que actualmente utiliza o debía utilizar ECT. En consecuencia, el margen de ECT para la expansión física de su capacidad dentro de los límites actuales del puerto de Rotterdam se verá restringida. El terminal se dedicará exclusivamente a Maersk Sealand hasta principios de 2007.
- (86) Además, ECT y P&O Nedlloyd han firmado un memorándum de acuerdo para crear un terminal en régimen de empresa en participación al 50/50 en Rotterdam, llamado Euromax. A diferencia del terminal de Maersk Delta, el terminal Euromax se establecerá en terreno «virgen», por

lo que representa una adición de capacidad⁽⁷³⁾. El terminal deberá en principio servir principalmente a P&O Nedlloyd y a sus socios, pero también prestará servicios a terceros a medida que se disponga de capacidad adicional. Se espera que el terminal comience a funcionar en 2004, y que los volúmenes de P&O Nedlloyd se transfieran poco a poco de otros terminales.

- (87) El terminal de Maersk Delta representa la actividad de terceros de ECT y la producción cautiva de Maersk. Una cláusula de no competencia le impide competir con ECT. La decisión de apartarse de las directrices acordadas conjuntamente para la fijación de precios de los servicios de estiba a los buques de Maersk Sealand requiere la aprobación de ambas partes de la empresa en participación. De ello se desprende que la capacidad existente y la capacidad que se adicione en ese terminal deberán dividirse de tal manera que se refleje esa situación. Lo mismo se aplica, *mutatis mutandis*, al terminal Euromax. Por lo que se refiere a este último terminal, la situación se complica por el hecho de que el terminal, en principio, estará abierto a terceros. Sin embargo, teniendo en cuenta que el terminal comenzará a funcionar en 2004 y necesitará un período de puesta en marcha progresiva, durante el cual la transferencia de los volúmenes P&O Nedlloyd tendrá precedencia, la Comisión considera poco probable que Euromax maneje volúmenes significativos de terceros antes de finales de 2005⁽⁷⁴⁾. Por otra parte, incluso si Euromax llegase a manejar volúmenes significativos de terceros durante el período en cuestión, dicho terminal, sobre el que ECT tendría el control conjunto, no podría en ningún caso considerarse competidor de la concentración.

- (88) El segundo factor que podría, en opinión de las Partes (véase los apartados 80 y siguientes del escrito de defensa), tener un impacto en la cuota de capacidad de Hutchison/ECT en el período hasta 2005, es la adición de capacidad prevista tanto en otros terminales existentes para travesías de larga duración como en nuevos terminales. OSC espera que este desarrollo redunde en un aumento de la capacidad global de los terminales de gran calado del norte de Europa, desde 32,25 millones TEU en el año 2000 a 46,75 millones TEU en 2005. Se ha previsto que la cuota de Hutchison/ECT de dicha capacidad en 2005 será [superior al 20 %]*, o [ligeramente superior a 10]* millones TEU. Este cálculo excluye de la cuota de las Partes no sólo la capacidad relativa a Maersk Delta, sino también la capacidad atribuible a Euromax.

- (89) El cuadro 5 muestra las previsiones de capacidad y las cuotas de capacidad en el año 2005, sobre la base de los datos de OSC, actualizados con la información obtenida directamente de las Partes notificantes y de terceros. En la segunda columna, la producción cautiva de los terminales de Maersk Delta, Euromax, Mar del Norte y MSC (Amberes) se ha excluido del mercado:

⁽⁷³⁾ Carel van den Driest (Director General de ECT), citado en el comunicado de prensa de P&O Nedlloyd de 14 de noviembre de 2000: «Además, Euromax garantizará una capacidad de crecimiento para los clientes actuales y nuevos en el terminal de Delta [ECT] durante muchos años.»

⁽⁷⁴⁾ El terminal de Maersk Delta requerirá un período de puesta en marcha progresiva de cinco años, por lo que es razonable suponer un período similar de puesta en marcha para Euromax.

CUADRO 5

(en TEU)

	Capacidad 2005	%	Capacidad 2005 ajustada
Felixstowe + Thamesport + Harwich	[...]*	[9-13]*	[...]*
Southampton	[...]*	[2-5]*	[...]*
Le Havre	[...]*	[5-7]*	[...]* ⁽⁷⁵⁾
Zeebrugge	[...]*	[3-5]*	[...]*
Amberes	[...]* ⁽⁷⁶⁾	[9-14]*	[...]* ⁽⁷⁷⁾
Rotterdam — ECT	[...]*	[9-18]*	[...]* ⁽⁷⁸⁾
Rotterdam — otros	[...]*	[4-12]*	[...]* ⁽⁷⁹⁾
Bremerhaven	[...]* ⁽⁸⁰⁾	[5-10]*	[...]* ⁽⁸¹⁾
Hamburgo	[...]* ⁽⁸²⁾	[14-19]*	[...]*
Gotemburgo	[...]*	[3-5]*	[...]*
Amsterdam	[...]*	[4-6]*	[...]*
Aarhus	[...]*	[0,5-2]*	[...]*
Vlissingen	[...]*	[2-4]*	[...]*
Shellhaven	[...]*	[0,5-1,5]*	[...]*
Otros	[...]*	[1-2]*	[...]*
Total	43 154 000	100	39 778 166

⁽⁷⁵⁾ Empresa en participación entre MSC y Le Havre al 50/50. [...]*.

⁽⁷⁶⁾ Por lo que se refiere a los argumentos de las Partes en su escrito de defensa (apartado 94 y notas correspondientes) cabe señalar lo siguiente: el anexo a la respuesta proporcionada por las autoridades del puerto de Amberes (páginas 2260 a 2262 del expediente) muestra los planes de expansión. Según explicitan la carta inicial y el anexo, sólo se están construyendo las dos primeras fases, cuya finalización está prevista para 2005. Respecto a la tercera fase de Deurganckdock este y oeste, aún no se ha encargado la construcción (página 2262). De la respuesta de las autoridades del puerto de Amberes también se desprende que el calendario original ya no es realista, dado que el Parlamento ha suspendido los planes de expansión (véase la respuesta 4 en la página 2261).

Habida cuenta de lo anterior, puede sumarse la capacidad adicional resultante de la 1ª y 2ª fases de la expansión de Deurganckdock este y oeste a la capacidad de 2000 [...]*

⁽⁷⁷⁾ [...]*

⁽⁷⁸⁾ [...]*

⁽⁷⁹⁾ [...]*

⁽⁸⁰⁾ [...]*

⁽⁸¹⁾ [...]*

⁽⁸²⁾ Información proporcionada por las autoridades portuarias.

- (90) El cuadro 5 sugiere que la cuota de la capacidad global de Hutchison/ECT podrá disminuir desde el nivel actual de [más del 30 %]* a [menos del 30 %]* en 2005. Cabe señalar que es probable que esta cifra esté muy subestimada, pues tanto Southampton (P&O Ports) como Aarhus (Maersk Ports) pueden tener una considerable producción cautiva⁽⁸³⁾. La exclusión de esta producción cautiva del mercado tendría como efecto aumentar la cuota de capacidad de Hutchinson/ECT.
- (91) Cabe también señalar que esta proyección parece suponer que los niveles de productividad de los terminales de ECT no aumentarán considerablemente en el período en cuestión. Habida cuenta de los niveles de productividad ya alcanzados en otros terminales de Hutchison⁽⁸⁴⁾, esta suposición es cuestionable. La cuota de capacidad de las Partes debe por otra parte compararse con la de los competidores más cercanos: en el año 2000 el competidor más cercano tenía una cuota de capacidad del [10-15 %]*; en 2005 se prevé que dicha cuota se [mantenga en la misma gama]*⁽⁸⁵⁾.
- (92) Por otra parte, la capacidad por sí sola es un indicador pobre de la cuota de mercado del transbordo (véase el considerando 63) y no puede suponerse que toda nueva capacidad atraerá una producción proporcional. El ejemplo de Zeebrugge indica que incluso para un puerto que posee considerables activos competitivos tales como reducidos gastos de manipulación, buena profundidad de agua y buena situación por lo que respecta a las rutas de navegación, puede ser difícil atraer volúmenes cuando se enfrenta a la competencia de puertos importantes establecidos⁽⁸⁶⁾. La mayoría de las nuevas instalaciones también requerirán un período de puesta en marcha progresiva, que puede ser de varios años⁽⁸⁷⁾.
- (93) El cuadro 6 indica lo que sería la situación en 2005 si, tal como han alegado las Partes, se excluyera del mercado la capacidad correspondiente a los terminales de propiedad conjunta de las compañías navieras:

CUADRO 6

(en TEU)			
	Capacidad 2005	%*	Capacidad 2005 ajustada
Felixstowe + Thamesport + Harwich	[...]*	[9-15]*	[...]*
Southampton	[...]*	[3-6]*	[...]*
Le Havre	[...]*	[5-8]*	[...]* ⁽⁸⁸⁾
Zeebrugge	[...]*	[3-6]*	[...]*
Amberes	[...]*	[8-13]*	[...]* ⁽⁸⁹⁾
Rotterdam — ECT	[...]*	[10-16]*	[...]*

⁽⁸³⁾ El principal terminal de contenedores de Southampton es propiedad conjunta con P&O Ports. Southampton es también uno de los principales centros de la compañía naviera P&O Nedlloyd. Es por tanto probable que una proporción significativa de la producción de Southampton constituya producción cautiva (prestación de servicios de P&O Ports a P&O Nedlloyd). Lo mismo se aplica a Aarhus, que está controlada por AP Møller (Maersk) y es uno de los principales centros europeos de la compañía naviera Maersk Sealand.

⁽⁸⁴⁾ Véase el considerando 103.

⁽⁸⁵⁾ Informe, cuadro 14: Se ha previsto que Hesenatie tenga una cuota del [10-15 %]* de la capacidad en 2005 (NB: esta cifra incluye la capacidad cautiva de la empresa en participación Hesenatie/MSK — la cifra está por tanto inflada).

⁽⁸⁶⁾ Transporte en contenedores en el norte de Europa, página 55: «... el crecimiento de la demanda ha sido decepcionante».

⁽⁸⁷⁾ El plan empresarial de la empresa en participación Maersk Delta prevé un período de puesta en marcha progresiva de cinco años.

⁽⁸⁸⁾ Excluyendo la capacidad de MSK [...]*.

⁽⁸⁹⁾ Excluyendo la capacidad total de la empresa en participación Hesenatie/MSK [...]*.

	(en TEU)		
	Capacidad 2005	%*	Capacidad 2005 ajustada
Rotterdam — Otros	[...]*	[0,5-13]*	[...]* ⁽⁹⁰⁾
Bremerhaven	[...]*	[2,5-10]*	[...]* ⁽⁹¹⁾
Hamburgo	[...]*	[14-22]*	[...]*
Gotemburgo	[...]*	[3-6]*	[...]*
Amsterdam	[...]*	[4,5-7,5]*	[...]*
Aarhus	[...]*	[0,5-3,5]*	[...]*
Vlissingen	[...]*	[2-5]*	[...]*
Shellhaven	[...]*	[0,3-1,2]*	[...]*
Otros	[...]*	[0,7-3,5]*	[...]*
Total	43 154 000	100	33 454 000

(94) Este ejercicio supone un aumento insignificante de la cuota de las Partes de la capacidad futura [inferior al 1 %]*.

(95) Las partes alegan que cabe esperar que nuevas instalaciones, tales como Flushing (Vlissingen)⁽⁹²⁾, ofrezcan una fuerte competencia de precios a las instalaciones establecidas, dado que las nuevas instalaciones tendrán un incentivo para fijar precios a coste marginal con el fin de aumentar rápidamente los volúmenes necesarios para lograr una rentabilidad (véase entre otras cosas los apartados 84 y 95 del escrito de defensa). No obstante, la estrategia de fijar precios por debajo del coste total medio no puede sostenerse indefinidamente. Además, tal estrategia propicia una respuesta adecuada de los operadores preexistentes. Los operadores preexistentes estarán generalmente en mejores condiciones para aguantar una guerra de precios prolongada que los nuevos operadores, que tienen un período más largo para amortizar las inversiones y devolver préstamos. En el caso específico de Hutchison/ECT, debe también considerarse que la concentración cuenta con el apoyo del financieramente sólido Hutchison Whampoa Group.

⁽⁹⁰⁾ Excluyendo la capacidad de Maersk Delta y Euromax [...]*.

⁽⁹¹⁾ Excluyendo la capacidad del terminal del Mar del Norte (Maersk y Eurogate) [...]*.

⁽⁹²⁾ Por lo que se refiere al desarrollo de Vlissingen, la Comisión observa la siguiente información en el informe anual de 1999 de las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam (página 13): «Se están haciendo planes en Flushing (Vlissingen) para la construcción del terminal de contenedores de Westerschelde. El operador previsto es la empresa belga Hessenatie. Si los planes continúan, la construcción y la operación de la infraestructura se ejecutarán probablemente bajo la dirección de Exploitiatiemaatschappij Schelde Mosa (ESM). Zeeland Seaports y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam tienen cada una una participación del 50 % en ESM».

Traslado del transporte

(96) En los apartados 112 y siguientes del escrito de defensa, las Partes alegan que MSC trasladará todo su transporte actual de transbordo de Felixstowe ([...]* TEU) fuera de ese puerto. Esto no ha sido confirmado por MSC, que declara que ha trasladado [cerca de una quinta parte]* TEU de Felixstowe, pero que ha dejado alrededor de [cuatro quintas partes]* TEU en ese puerto⁽⁹³⁾.

El impacto de los buques grandes

(97) El mayor portacontenedores construido en 1988 tenía una capacidad de 4 340 TEU. En 1999, el mayor buque construido tenía una capacidad estimada de 7 500 TEU⁽⁹⁴⁾. OSC calculó que los buques típicos que realicen travesías en Extremo Oriente en 2005 tendrán una capacidad de 5 500-6 500 TEU. El mayor buque que realice esos transportes tendrá una capacidad de 8 500 TEU⁽⁹⁵⁾. Un buque típico de travesías transatlánticas en 2005 tendrá una capacidad de 4 000 TEU, mientras que el buque más grande podrá transportar 4 800 TEU.

⁽⁹³⁾ Véase la respuesta de MSC, página 2326 del expediente.

⁽⁹⁴⁾ *Transporte en contenedores en el norte de Europa*, página 209.

⁽⁹⁵⁾ Puede ser útil contrastar estas estimaciones más recientes con un informe anterior (*la posición competitiva de Felixstowe frente a los terminales de Rotterdam*, septiembre de 1998) en el que OSC predijo que un buque típico de Extremo Oriente, en 2010, tendría una capacidad de 6 500 TEU, mientras que el buque más grande tendría una capacidad de 8 000 TEU.

(98) Entre las entregas programadas para el período de abril a diciembre de 2001 figuran tres portacontenedores de la gama de 4 000-4 999 TEU, 24 de la gama de 5 000-5 999, 19 de la gama de 6 000-6 999, uno de la gama de 7 000-7 999, y uno de la gama de 9 000-10 000 TEU ⁽⁹⁶⁾. En enero de 2001, se entregó a Maersk Sealand el nº 21 de una serie de 25 portacontenedores con una capacidad de 6 600 TEU/104 000 toneladas de peso muerto, mientras que se entregó a P&O Nedlloyd el primero de una serie de cuatro buques con una capacidad de 6 788 TEU ⁽⁹⁷⁾. Hapag-Lloyd tiene pedidos cuatro buques de 7 200 TEU ⁽⁹⁸⁾. Los buques con una capacidad superior a 6 000 TEU constituyen el 27,5 % de toda la capacidad celular existente y encargada a partir de junio de 2000.

(99) Los buques de la última generación de grandes portacontenedores, ya establecida, (6 400-7 500 TEU) tienen una eslora de entre 300 y 320 metros, una manga de 42,8 metros y un calado de entre 14,2 y 14,5 metros ⁽⁹⁹⁾. Se prevé que la próxima generación, que se espera para entre 2003 y 2008, tenga una capacidad de entre 8 000 y 8 500 TEU, una eslora de entre 330 y 340 metros, una manga de 46-47 metros y un calado de 14,5 metros. Cabe señalar que la última generación de buques de Maersk Sealand, si bien tienen una capacidad oficial de 6 600 TEU, tienen una capacidad real de aproximadamente 8 000 TEU ⁽¹⁰⁰⁾.

(100) Los estudios ⁽¹⁰¹⁾ y comentarios de terceros indican que la llegada de portacontenedores más grandes tendrá un impacto significativo en la estructura de las escalas en los puertos del norte de Europa dedicados al transporte de contenedores en buques de gran calado, con una mayor concentración de escalas portuarias ⁽¹⁰²⁾ y un aumento concomitante de las operaciones de transbordo y relevo ⁽¹⁰³⁾. Para ser competitivos, los principales centros de transbordo deberán prestar:

- servicios de terminal de contenedores eficientes,
- acceso directo a alta mar ⁽¹⁰⁴⁾,

- profundidades de amarradero de al menos 15 metros, junto con profundidades de los canales de acceso de cerca de 16 metros con una amplitud de marea aceptable,
- buenas conexiones con el interior (incluidos los servicios intermodales).

(101) Por lo que se refiere al criterio de la eficacia, los resultados de la encuesta sobre los niveles de productividad en los puertos del norte de Europa en 1999 figuran en el cuadro 7:

CUADRO 7

Terminal	TEU/ pórtico	TEU/ hectárea	TEU/ metro de amarra- dero
Le Havre — Port Total	60 700	7 000	278
TC Zeebrugge — Flandes	46 700	5 600	136
TC Zeebrugge — Ocean	52 300	7 800	182
Amberes — Hessenatie River Scheldt	127 200	14 600	708
Amberes — Noord Natie River Scheldt	74 500	6 100	374
Rotterdam — ECT Delta	119 600	15 500	918
Rotterdam — ECT Home	80 900	12 900	571
Rotterdam — Uniport	56 300	11 300	281
Rotterdam — Hanno	75 000	13 600	200
Bremerhaven — Eurogate	75 400	7 800	387
Hamburgo — HHLA	98 000	12 800	650
Hamburgo — Eurogate	72 900	11 800	461
Felixstowe	117 000	19 700	1 064
Southampton	76 900	13 600	683

(102) El cuadro 7 muestra que Felixstowe y ECT (Delta) contaban entre los terminales más productivos de Europa en 1999. También muestra que existe una considerable diferencia entre los niveles de productividad logrados por los principales terminales (Felixstowe, ECT Delta y Amberes-Hessenatie) y los de segunda y tercera fila.

(103) En su informe sobre el desarrollo de la ampliación de Trinity III (página 20), OSC observa que otro terminal controlado por Hutchison, HIT, es líder mundial en cuanto a productividad. En el mismo informe (página 21), OSC considera que es probable que Felixstowe y Thamesport puedan aumentar la productividad desde los niveles actuales a 1 400 TEU/metro en un futuro no muy lejano. Las proyecciones de referencia de OSC para el año 2005 ⁽¹⁰⁵⁾ prevén una referencia de 950 TEU/metro para los terminales del norte del continente, y una

⁽⁹⁶⁾ DynaLiners 13/2001, 30 de marzo, página 5.

⁽⁹⁷⁾ Transporte internacional en contenedores, marzo de 2001, página 27.

⁽⁹⁸⁾ Transporte en contenedores en el norte de Europa, página 207.

⁽⁹⁹⁾ Transporte en contenedores en el norte de Europa, página 210.

⁽¹⁰⁰⁾ Véase, entre otros, la lista de Lloyd's de 3 de abril de 2001, página 18.

⁽¹⁰¹⁾ Por ejemplo, Transporte en contenedores en el norte de Europa, página 213, Trinity III Extension Development, p. 21 y siguientes (informe elaborado por OSC para Hutchison).

⁽¹⁰²⁾ Ya se ha producido una considerable concentración por lo que respecta al transporte de Extremo Oriente (para el que se utilizan los buques más grandes): en 1995 Felixstowe, Rotterdam y Hamburgo contaron con el 34 % de todas las escalas en el norte de Europa por los servicios de transporte entre Europa y Asia; en 1999 esta proporción había aumentado a un 61 %.

⁽¹⁰³⁾ Según los comunicados de prensa (Lloyd's List, 17 de mayo de 2001, p. 5) tanto el registro de Lloyd's como OSC consideran que los portacontenedores ultra grandes, con una capacidad de 12 500 TEU, pueden estar en funcionamiento a mediados de esta década. Ello se vería propiciado por el gran ahorro de costes que se espera proporcionen los portacontenedores ultra grandes (de hasta un 19 % en un buque de 8 000 TEU). Cabe señalar que estos ahorros de costes se basan en una reducción del número de escalas portuarias (en comparación, probablemente, con el número de escalas portuarias actualmente realizadas por los buques medios con una capacidad de 8 000 TEU).

⁽¹⁰⁴⁾ Véase, entre otros, Transporte en contenedores en el norte de Europa, páginas 206-207.

⁽¹⁰⁵⁾ Transporte en contenedores en el norte de Europa, página 222.

referencia de 1 150 TEU/metro para el Reino Unido. Éstos son sólo algo más elevados que los niveles alcanzados por Felixstowe y ECT Delta en 1999. Puede concluirse que los terminales de Hutchison/ECT podrán mantener su liderazgo en términos de productividad sobre la mayoría de los otros terminales del norte de Europa en un futuro próximo. Las Partes han alegado (escrito de defensa, apartado 192) que no deben ser penalizadas por el hecho de que puedan ser más eficaces que otros operadores. Esto supone una interpretación errónea de la posición de la Comisión: el objetivo de la Comisión es realizar una evaluación objetiva sobre cómo evolucionarán las cuotas de mercado en la realidad (análisis prospectivo de la estructura de mercado); el hecho de que las estimaciones de la producción futura puedan subestimarse a resultas de una insuficiente previsión del incremento de la eficacia es evidentemente relevante para dicha evaluación.

- (104) Cinco puertos del norte de Europa, Rotterdam, Hamburgo, Felixstowe, Amberes y Bremerhaven, contaron con el 91 % del volumen de transbordo en el norte de Europa en 1999. De estos cinco puertos, dos, Hamburgo y Amberes, son puertos fluviales. OSC realizó el siguiente comentario sobre la situación competitiva de estos puertos:

«Para el sector portuario, lo más importante es el calado de los buques y la profundidad de los canales y amarraderos de acceso. Desde principios de los años noventa, importantes puertos fluviales como Amberes y Hamburgo han respondido a esta evolución aumentando la profundidad de los canales de acceso. Esto ha proporcionado una solución temporal a estas tendencias. Sin embargo, ahora existe poco margen para seguir mejorando la posición, salvo con costes muy altos y prohibitivos, y el efecto neto ha sido aumentar las restricciones en la amplitud de acceso de la marea en los principales terminales de contenedores. Cuando estas consideraciones van acompañadas de otras desventajas de acceso a estos puertos —principalmente el factor tiempo al transitar por los ríos— ello da lugar a dificultades mayores. Tales factores han sido citados por Maersk como la principal razón para dejar Hamburgo en favor de los terminales costeros de gran calado de Bremerhaven, y se observan acontecimientos similares en todo el mundo»⁽¹⁰⁶⁾.

- (105) El puerto de Amberes confirma que «está dispuesto» a dragar canales de acceso hasta una profundidad de 13 metros. Nuevas perspectivas podrían justificar más dragado. No parece haberse fijado ningún calendario para el comienzo de las operaciones de dragado.

⁽¹⁰⁶⁾ *Transporte en contenedores en el norte de Europa*, páginas 206-208. Véase también la página 183, donde OSC comenta, respecto a los principales requisitos de los centros de transbordo: «La economía global del transbordo se basa en economías de escala de los buques de gran calado. Así pues, es vital que estos grandes buques puedan atracar en cualquier marea con un trastorno mínimo. Este tipo de problemas ha perjudicado estos últimos años tanto a Amberes como a Hamburgo. Estos requisitos no pueden sino aumentar a medida que los buques grandes sigan consolidando su cuota de mercado y prevalezca la economía de los portacontenedores ultra grandes».

- (106) Las Partes han alegado que las restricciones de tiempo y de calado en Amberes no han disuadido en la práctica a los mayores buques de hacer escala en el puerto, y citan como ejemplo la escala del buque Knud Maersk, de Maersk Sealand, [un buque de clase K de 6 000 TEU⁽¹⁰⁷⁾] en el puerto (véase el apartado 90 del escrito de defensa). Baste observar a este respecto que Maersk ha optado por que sus buques más grandes (los buques de clase S con una capacidad superior a 6 600 TEU, que según se dice podrían tener una capacidad real de 8 000 TEU) no hagan escala en Amberes. Una comparación entre la composición del servicio de escalas de Maersk entre el norte de Europa y Asia en Rotterdam⁽¹⁰⁸⁾ (AE1) y la escala en Amberes (AE2) es ilustrativa: el servicio de Rotterdam utiliza dos buques de clase S y tres buques de clase K; el servicio AE2 utiliza dos buques de clase K y ningún buque de clase S.

- (107) Por lo que se refiere a Hamburgo, este puerto ha tenido tradicionalmente una alta cuota de mercado de operaciones de transbordo, a pesar de las restricciones de tiempo y de calado asociadas al tránsito por el Elba, a causa de su proximidad a los mercados escandinavo y báltico. La aparición de la nueva capacidad de gran calado en Bremerhaven está no obstante erosionando la cuota de mercado de Hamburgo. La decisión de Maersk de establecer uno de sus centros europeos (la empresa en participación del terminal del Mar del Norte) en Bremerhaven en lugar de en Hamburgo es significativa a este respecto.

- (108) El cuadro que figura en el anexo I muestra el nivel de accesibilidad a los principales puertos de gran calado del norte de Europa, suponiendo que se lleven a cabo los programas previstos de dragado. El cuadro indica que para un buque de 14 metros de calado (buques de una capacidad aproximada de 6 000 TEU), solamente Bremerhaven (después del dragado), ECT Delta y Le Havre ofrecen un acceso sin restricciones. Le Havre, aunque ofrece la profundidad suficiente, tiene como inconvenientes su baja productividad y escasa fiabilidad.

- (109) El cuadro del anexo I también muestra que Felixstowe sería uno de los pocos puertos capaces de ofrecer acceso con una amplitud de la marea aceptable.

- (110) Si el calado del buque aumenta hasta 15 metros (la mayoría de los buques de más de 6 000 TEU tienen un calado de 14,5 metros) sólo ECT Delta y Le Havre podrán ofrecer acceso sin restricciones, y Felixstowe figurará entre aquéllos capaces de ofrecer un acceso mayor del 50 %.

⁽¹⁰⁷⁾ Clasificación oficial; las partes afirman que la capacidad real es considerablemente mayor.

⁽¹⁰⁸⁾ Los otros puertos del norte de Europa con escalas AE1 son Felixstowe y Bremerhaven.

- (111) Por lo que se refiere a las conexiones con el interior, OSC observa lo siguiente: «... el número de lanzaderas ferroviarias intermodales de Rotterdam ha proliferado rápidamente ...» y «[la] ubicación de Rotterdam en relación con el sistema de canales es perfecta»⁽¹⁰⁹⁾. No es casualidad que Maersk y P&O Nedlloyd hayan elegido ambas a Rotterdam como uno de sus puertos centrales europeos, y que ambas partes hayan invertido mucho en servicios intermodales por esta razón⁽¹¹⁰⁾.
- (112) Las Partes alegan⁽¹¹¹⁾ que la fuerza relativa de un operador portuario por lo que se refiere al transporte de interior no incide en la elección del puerto de transbordo por parte del transportista. Este argumento parece ser contrario a la propia postura de las Partes, de que la zona de interior y el transporte de transbordo están inseparablemente ligados, y que la elección de hacer o no escala en un puerto concreto está dictada fundamentalmente por consideraciones de la zona de interior. A medida que aumente el tamaño de los buques, el factor de la zona de interior cobrará mayor importancia⁽¹¹²⁾. Obviamente, por tanto, un operador que disfrute de una ventaja competitiva por lo que se refiere al transporte de interior (buenas conexiones de carretera y ferroviarias y buena situación geográfica) también disfrutará de una ventaja competitiva por lo que se refiere al transporte de transbordo. Esta conclusión la comparten los observadores independientes⁽¹¹³⁾ y la confirman las estadísticas portuarias, que muestran que el transporte de transbordo está altamente concentrado en sólo cinco grandes puertos de gran calado del norte de Europa, que también resultan tener una elevada cuota del transporte de interior del norte de Europa (véase el considerando 53, incluida la nota).
- (115) Las Partes afirman que las recientes consolidaciones de compañías navieras y estructuras de alianzas han dado lugar a un elevado nivel de concentración de la demanda. Esto, en opinión de las partes, queda ilustrado en el comercio entre el norte de Europa y Extremo Oriente, donde cinco agrupaciones de transportistas cuentan con el 82 % de la capacidad total (véase el apartado 148 del escrito de defensa). La concentración entre los clientes de Hutchison en Felixstowe y los clientes de ECT es incluso más alta que la media del mercado, con cuatro agrupaciones de transportistas que cuentan con un [60-70 %]* de la producción total de ECT y cuatro agrupaciones de transportistas que cuentan con casi el [70-80 %]* de la producción de Felixstowe. Debido a la mayor capacidad comercial y a la mayor cuota de flota de los clientes, así como a su capacidad para trasladar grandes volúmenes a otros puertos, los operadores de terminales tienen un gran poder de compra y negociación. Las Partes alegan además que habida cuenta de las considerables consecuencias económicas que tiene la pérdida de un cliente importante, incluso la amenaza del desplazamiento de parte de los volúmenes constituye una restricción en la política de fijación de precios de los operadores portuarios.
- (116) Por lo que se refiere al nivel de concentración en el mercado, las Partes se basan en decisiones anteriores en que la Comisión concluyó que un grado específico de concentración de la demanda indicaba poder de compra. En especial, las Partes citan una sección de la Decisión en el asunto BP Amoco/Castrol⁽¹¹⁴⁾ (véase el apartado 144 del escrito de defensa), donde la Comisión, al evaluar la creación de un posible oligopolio, encontró que las compañías navieras tenían un gran poder de compra respecto a los proveedores de lubricantes marinos.

Conclusión

- (113) Del anterior análisis de los futuros progresos y tendencias se desprende que la concentración llevará a la creación de una posición dominante de las Partes en el mercado de referencia, incluso teniendo en cuenta los progresos futuros previstos hasta 2005 inclusive.

3. Poder de negociación

- (114) Las Partes alegan que las compañías navieras poseen un considerable poder de negociación respecto a los operadores de terminales del norte de Europa (véase el punto 1 de la sección V del escrito de defensa).

⁽¹⁰⁹⁾ Transporte en contenedores en el norte de Europa, páginas 59-60.

⁽¹¹⁰⁾ Inversión conjunta en el European Rail Shuttle.

⁽¹¹¹⁾ Escrito de defensa, apartado 36.

⁽¹¹²⁾ La economía de los buques más grandes se basa en pasar en alta mar el mayor tiempo posible. Por tanto, sólo los puertos capaces de generar suficiente volumen de interior podrán competir por las escalas de estos buques, y serán por tanto los competidores reales y potenciales del mercado de transbordo.

⁽¹¹³⁾ Véase, por ejemplo, Transporte en contenedores en el norte de Europa, página 213.

- (117) A este respecto, la estructura del mercado, así como el producto de referencia y las condiciones de compra evaluadas en las decisiones citadas por las partes, y en especial en el asunto BP Amoco/Castrol, no se parecen a las del caso que nos ocupa. En BP Amoco/Castrol, cinco grandes proveedores de lubricantes marinos compitieron entre sí en un proceso de licitación, y tuvieron que hacer frente a grandes traslados de clientes en un mercado donde la capacidad no estaba restringida y donde la presencia física del proveedor no era esencial. Esto es radicalmente diferente de la situación que nos ocupa: el servicio de estiba no es un producto aislado que pueda adquirirse en un mercado geográficamente ilimitado, donde el traslado de un proveedor a otro tiene pocas consecuencias adicionales para las operaciones del comprador. Por el contrario, los traslados a otros puertos dependen de varios factores y requieren cambios sustanciales de los servicios que ofrecen las compañías navieras⁽¹¹⁵⁾. La posición de las compañías navieras por lo que respecta a los operadores portuarios es por tanto completamente diferente de su posición respecto a los proveedores de productos necesarios para el funcionamiento de los buques, tales como lubricantes.

⁽¹¹⁴⁾ Decisión de la Comisión en el asunto COMP/M.1891 — BP Amoco/Castrol (DO C 301 de 21.10.2000, p. 23).

⁽¹¹⁵⁾ Véase los considerandos 120 y 123 a 126.

(118) En cualquier caso, no cabe aceptar que la demanda esté muy concentrada⁽¹¹⁶⁾. Mientras que los miembros de las alianzas de transportistas marítimos pueden en muchos casos negociar colectivamente con un operador de terminal concreto, no siempre ocurre así⁽¹¹⁷⁾; el que se haga o no depende en definitiva de la opción de cada miembro de la alianza. Cabe también señalar que los miembros de la alianza compiten entre sí tanto en el precio como en el servicio, y por tanto, sus intereses no siempre coinciden. Esto se aplica en todas las áreas, incluida la elección del operador de terminal⁽¹¹⁸⁾.

(119) La concentración de los clientes, en su caso, debe en cualquier caso compararse con la concentración existente de la oferta. Esto es particularmente importante por lo que respecta al comercio entre el norte de Europa y Extremo Oriente en el que se basa la estimación de las Partes. Según hemos visto anteriormente (véase un considerando 104 y siguientes), actualmente existe un número limitado de operadores de terminales capaces de acomodar los buques más grandes utilizados en esta actividad. Es probable que la concentración de la oferta siga aumentando en respuesta a las tendencias del mercado anteriormente mencionadas.

(120) La capacidad de las compañías navieras para trasladar la producción (total o parcialmente) a puertos alternativos depende de varios factores, tales como la capacidad disponible, los circuitos y servicios establecidos y la infraestructura adecuada de interior, secundaria y de relevo.

(121) Actualmente, pocos de los principales puertos centrales tienen capacidad suficiente para acomodar algo más que volúmenes nuevos limitados. Esto puede cambiar en el futuro, pero es sintomático de la situación actual que las propias Partes hayan manifestado en sus declaraciones a la Comisión que la capacidad que se liberará con el traslado del tráfico de P&O Nedlloyd/Grand Alliance al nuevo terminal Euromax solamente será suficiente para aumentar el transporte conforme al crecimiento del mercado.

(122) Asimismo, la investigación ha puesto de manifiesto que los costes de manipulación portuarios constituyen solamente un factor, y no el más importante, para que las compañías navieras elijan en qué puerto hacer escala. Los principales factores que determinan esta elección

son las conexiones con el interior, la disponibilidad de servicios secundarios y de relevo, el acceso directo a la costa y el calado de los canales y amarraderos de acceso, así como el calendario y el programa del servicio en cuestión. Los niveles de servicio también son importantes. Una vez que una compañía naviera ha comenzado a utilizar un buen servicio de escala en un puerto concreto, tiene un fuerte incentivo para continuar haciendo escala en dicho puerto⁽¹¹⁹⁾. Dependiendo del grado de reestructuración operativa necesario en un caso específico para un cambio de puerto, a menudo habrá un amplio margen de maniobra para que los operadores de terminales aumenten los costes de manipulación portuarios, sin que este aumento baste para justificar que las compañías navieras cambien de puerto. Un cambio de puerto sólo sería comercialmente defendible si los cambios no causaran grandes interrupciones o inconvenientes al funcionamiento de la compañía naviera.

(123) Las Partes alegan que no hay ningún impedimento real al cambio de puerto, pues los gastos asociados no son muy elevados y el cambio de puerto no da lugar a retrasos operativos. La Comisión, sin embargo, ha recibido información de las compañías navieras en el sentido de que los cambios requieren un considerable trabajo para volver a establecer todos los acuerdos, y que los cambios debidos al cese en los terminales causarían dificultades a sus clientes. Además, los acuerdos suelen celebrarse entre los miembros de los consorcios. A fin de no disminuir la eficacia adquirida por los acuerdos de los consorcios, las compañías navieras deberían tener en cuenta los intereses de los otros miembros de los consorcios a la hora de considerar la posibilidad de trasladarse a otro puerto.

(124) En este contexto, las Partes alegan que pueden realizarse fácilmente cambios en el transporte de transbordo sin trastornar el funcionamiento del transporte marítimo de línea. El transbordo, a diferencia del transporte de interior, tiene menos obstáculos en el sentido de que se puede cargar o descargar en cualquier puerto donde la compañía naviera haga escala para el transporte de interior (véanse los párrafos 116 y 117 del escrito de defensa).

⁽¹¹⁶⁾ A este respecto, véase la Decisión de la Comisión en el asunto M.1651 — Maersk/SeaLand (DO C 313 de 30.10.1999, p. 6).

⁽¹¹⁷⁾ Así, por ejemplo, Eurogate: «Con nuestras compañías navieras clientes tenemos contratos individuales, así como contratos que han sido negociados en común y firmados individualmente por cada compañía naviera». Y más (Gotemburgo): «Las negociaciones se realizan individualmente con las compañías navieras».

⁽¹¹⁸⁾ Como ejemplo, P&O Nedlloyd ha elegido establecer una central en Rotterdam, mientras que Hapag-Lloyd ha invertido en Hamburgo. Ambos operadores son miembros de la Grand Alliance. Las propias partes señalan que los miembros de la Grand Alliance no tendrán ninguna obligación de hacer escala en Rotterdam para utilizar la instalación conjunta de ECT/P&O Nedlloyd Euromax en ese puerto, aunque P&O Nedlloyd desee que lo hagan.

⁽¹¹⁹⁾ P&O Nedlloyd (respuesta al cuestionario de la Comisión): «... si bien, en teoría, los transportistas pueden cambiar de puerto para obtener un abanico más amplio de proveedores de servicios de estiba, en la práctica resulta difícil. Aparte del problema de la falta de sustitución portuaria, cuantas más escalas hace un transportista en un puerto concreto, más acuerdos tendrá en dicho lugar para gestionar estas escalas. [...] Por tanto, una vez que un transportista ha determinado los puertos donde hace escala, le resulta económicamente más difícil cambiar de puerto un volumen significativo de su carga y las actividades de transbordo. Asimismo, cuanto mayores son los buques, menos escalas portuarias realizará el transportista, lo que a su vez aumentará la importancia de los puertos de Rotterdam y Felixstowe». Y, según CP Ships: «La flexibilidad es limitada, dado que la calidad del servicio y el coste están muy influenciados por la infraestructura de las líneas, y puede ser muy difícil trasladar los recursos, o encontrar nuevos recursos, para adecuarse a un cambio de puerto.».

(125) Aparte de la posible necesidad de coordinar los movimientos de transbordo entre los miembros del consorcio, es probable que la elección del puerto de transbordo venga dictada fundamentalmente por los niveles de servicio, las conexiones secundarias y de relevo disponibles, y la situación geográfica. El precio no es un factor esencial (véase el considerando 122). Además, no es probable que el riesgo de perder volúmenes de transbordo sea suficiente para forzar el comportamiento de los operadores portuarios. Las propias Partes han declarado que, para los operadores de terminales, el transporte de transbordo es secundario en importancia frente al transporte de interior debido a los menores márgenes y volúmenes del transbordo.

(126) Las Partes han aportado pruebas de cambios de puerto (parciales y de servicios enteros) entre los años 1996 y 2001, en apoyo de su opinión de que las compañías navieras pueden y ejercen su poder de mercado trasladando la demanda (véase el apartado 154 del escrito de defensa). Con excepción del traslado por parte de Maersk Sealand de un cierto volumen de transporte de transbordo de Rotterdam a Bremerhaven, las Partes no han proporcionado detalles acerca de estos movimientos. En especial, las pruebas presentadas no ponen de manifiesto que los cambios de puerto hayan sido motivados por cuestiones de precio. Al contrario, los datos disponibles sugieren que los cambios han sido motivados fundamentalmente por consideraciones operativas (por ejemplo, el traslado parcial realizado por MSC de sus buques más grandes de Amberes a Le Havre) o por reestructuración tras nuevos acuerdos del consorcio. En el caso del traslado de volúmenes de transbordo por parte de Maersk Sealand (transporte secundario a Noruega y al Báltico) de Rotterdam a Bremerhaven en 2000, los motivos principales fueron la mejora de los servicios secundarios y la pérdida de capacidad del antiguo terminal Delta Sea-Land. La relativa escasez de cambios y las cuotas de mercado bastante estables de los principales puertos entre 1997 y 1999 tienden a demostrar que las compañías navieras no realizan cambios a la ligera⁽¹²⁰⁾.

(127) Las Partes sostienen que diversos acontecimientos en el mercado, tales como la supuesta reducción de los gastos de manipulación portuarios y el establecimiento de instalaciones propiedad de las compañías navieras, indican que éstas ya han ejercitado con éxito su poder de negociación respecto a los operadores portuarios (véase el punto 1.5 de la sección V del escrito de defensa). Las Partes afirman que los aumentos de los índices de carga de las compañías navieras durante los últimos años no han ido acompañados de aumentos de los gastos de manipulación portuarios, y que estos últimos incluso han disminuido en términos reales. Según las Partes, las compañías navieras además impiden a los operadores de terminales facturar directamente a los transportistas los servicios de manipulación de contenedores. Las Partes sostienen que esto permitiría a los operadores de terminales atraer nuevo tráfico ofreciendo tarifas atractivas. En su lugar, las com-

pañías navieras han introducido los gastos de manipulación en los terminales, cargando así a los transportistas los servicios de estiba realizados por los operadores de terminales. Según las Partes, los gastos de manipulación en los terminales se fijan por encima del gasto real de manipulación en el puerto, lo que implica que las compañías navieras pueden lograr márgenes comerciales en los gastos portuarios.

(128) Por lo que se refiere a los gastos de manipulación portuarios, de los argumentos de las Partes no se desprende claramente que la capacidad de las compañías navieras para forzar o dictar los precios del mercado haya ocasionado una disminución de los gastos medios de manipulación portuaria por movimiento. Es igualmente plausible que ello resulte de los mayores volúmenes y los mayores descuentos y rebajas por volumen. Las Partes han presentado un gráfico⁽¹²¹⁾ que muestra la evolución de los ingresos por cada cliente en el puerto de Felixstowe durante el período de 1992 a 2000. Las Partes interpretan este cuadro en el sentido de que apoya su tesis de que los gastos de manipulación han disminuido durante ese mismo período a consecuencia del creciente poder de compra de las compañías navieras. La Comisión no comparte esta opinión. El cuadro muestra, entre otras cosas, que [A]* pagó un 21 % menos por contenedor en el año 2000 que en 1992. Sin embargo, en el mismo período, la producción de [A]* en Felixstowe creció en un 800 %. En este contexto, la disminución del precio es mucho menor que la que podría esperarse a resultas de los descuentos por volumen y de los menores costes unitarios⁽¹²²⁾. Otra línea, [B]*, aumentó su producción en Felixstowe un 344 % durante el período en cuestión, sin obtener ninguna reducción del precio por contenedor. Es cierto que líneas tales como [C]* y [D]* pagaban un precio más bajo por contenedor en 2000 que en 1992, sin un aumento proporcional de la producción. Cabe sin embargo señalar que ambas líneas han experimentado graves dificultades financieras, por lo que es mucho más probable que la reducción de los gastos cargados a estas líneas sea un reflejo de su incapacidad para pagar en vez de una prueba de su poder de compra. La Comisión observa en este contexto que la actividad portuaria de Hutchison Whampoa arrojó un margen de beneficio de explotación del 39,7 % y un beneficio atribuible a los accionistas del 24,6 % del volumen de negocios en 1999. En el mismo año, las operaciones portuarias de Hutchison en el Reino Unido experimentaron un aumento del 11 % de beneficio antes de intereses e impuestos sobre las cifras de 1998 (fuente: informe anual de Hutchison Whampoa de 1999, páginas 4 y 18). El año siguiente (2000), la división portuaria comunicó un aumento del 11 % de beneficio antes de intereses e impuestos sobre las cifras de 1999. El informe anual de 2000 también observa que ECT ha contribuido con beneficios al Grupo desde la adquisición por este último de ECT en noviembre de 1999 (página 20 del informe anual). La Comisión tiene dificultades para conciliar estas declaraciones y cifras con la visión de las Partes de que los operadores de terminales están bajo

⁽¹²⁰⁾ En el informe especial de la lista de Lloyd's de 25 de abril de 2001 («World's Top Container Ports», página 6), se cita al director general de Maersk Benelux (socio de la empresa en participación en Maersk Delta), diciendo que el traslado de volúmenes de transbordo de Maersk desde Rotterdam a Bremerhaven «costó mucho dinero» y que no hay por tanto ninguna garantía de que los volúmenes desviados a Bremerhaven vuelvan a Rotterdam. Esto contradice la afirmación de las Partes notificantes de que los traslados de volúmenes de transbordo pueden hacerse fácilmente.

⁽¹²¹⁾ Correo electrónico de 10 de abril de 2001.

⁽¹²²⁾ Debe recordarse que la mayoría de los gastos de los operadores de terminales son fijos (gastos de infraestructura y de superestructura).

una gran presión respecto a los precios por parte de los clientes.

(129) En cuanto a los gastos de manipulación en los terminales, de las pruebas disponibles no se desprende claramente que los operadores de terminales hayan podido previamente cargarlos a cada transportista individual directamente, ni que tal sistema sea realista. Sin embargo, si las compañías navieras de hecho trasladan los gastos de manipulación portuarios a sus clientes como un elemento de los gastos de manipulación en los terminales (con un margen de beneficio), esto sugiere que las compañías navieras tendrían poco incentivo real para trasladar su producción a otro puerto solamente para reducir los gastos de manipulación portuarios. En los apartados 167 y 168 del escrito de defensa, las Partes alegan simultáneamente y contradiciéndose a sí mismas, a) que los gastos de manipulación en los terminales no varían según los puertos ⁽¹²³⁾ (y por tanto que las compañías navieras no trasladan o no pueden trasladar a sus clientes el beneficio de ninguna diferencia de los gastos de manipulación entre dos puertos o terminales), y b) que sí lo hacen ⁽¹²⁴⁾.

(130) Las Partes también alegan que la aparición de terminales propiedad exclusiva o conjunta de los transportistas, incluso en los puertos que se negaron inicialmente a establecer tales instalaciones, reflejan el poder de negociación de las compañías navieras. Sin embargo, en primer lugar, sólo algunos de estos terminales ⁽¹²⁵⁾ están actualmente en funcionamiento en el norte de Europa, y en todos tienen una fuerte participación los operadores de terminales establecidos. En segundo lugar, el establecimiento de una instalación de propiedad conjunta, desarrollada y estructurada de tal manera que se optimicen los servicios de la compañía naviera, reduce también considerablemente los incentivos para que la compañía naviera se traslade a otro puerto. La compañía naviera se ve por tanto limitada en gran medida a utilizar el terminal de propiedad conjunta, lo que tendería a negar cualquier capacidad de negociación relativa que la compañía naviera pudiera ejercer mediante la amenaza de trasladar su producción a otros terminales. Esto es particularmente cierto para las instalaciones de propiedad conjunta en las que ECT tiene o tendrá una participación: Maersk Delta y Euromax. Estos terminales deberían en principio servir como principales centros del norte de Europa para Maersk Sealand y P&O

Nedlloyd y suponen una fuerte inversión y un compromiso importante de estas líneas ⁽¹²⁶⁾.

VII. CONCLUSIÓN FINAL

(131) Por las razones anteriormente expuestas, puede concluirse que la concentración llevaría a la creación de una posición dominante en el mercado de prestación de servicios de estiba en el norte de Europa para el transporte de transbordo realizado por portacontenedores de gran calado, por la cual se obstaculizaría considerablemente la competencia en el mercado común.

VIII. COMPROMISOS PRESENTADOS POR LAS PARTES

(132) A fin de suprimir las reservas sobre competencia establecidas por la Comisión, las Partes presentaron unos compromisos el 8 de junio de 2001. Dichos compromisos figuran en el anexo II, y pueden resumirse del modo siguiente:

ECT venderá su participación minoritaria en la empresa en participación Maersk Delta BV («MDBV»), sobre la que ECT tiene control conjunto, a un comprador independiente aprobado por la Comisión.

Las Partes adoptarán medidas tendentes a permitir que MDBV pueda manejar actividades de terceros en libre competencia con ECT a partir de la fecha de la decisión de la Comisión sobre el presente asunto:

MDBV quedará liberada de todas las restricciones contractuales que actualmente le impiden manejar actividades de terceros.

Las Partes harán que ECT renuncie al ejercicio de sus derechos de veto en MDBV.

Las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam pondrán a disposición de MDBV una capacidad que le permita manejar actividades de terceros, equivalente [a cierta parte]* de la capacidad total estimada de MDBV durante cada uno de los años de 2001 a 2005.

Las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam confirman que el terreno y las instalaciones necesarias en la zona de Maasvlakte II prevista se asignarán según un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio.

⁽¹²³⁾ «Cualquier beneficio que logre una compañía naviera debido a la reducción de los gastos portuarios a consecuencia de un cambio de puerto beneficiaría directamente a la compañía naviera en cuestión, dado que ésta no podría desviar los gastos de manipulación en los terminales del nivel establecido por la Conferencia sobre Transporte» (apartado 168). Esto implica que los gastos de manipulación en los terminales son los mismos en ambos puertos (el puerto desde el que se realiza el cambio y el puerto al que se realiza el cambio).

⁽¹²⁴⁾ «[Los transportistas] elegirán el puerto en función de los gastos de manipulación en los terminales» (apartado 167).

⁽¹²⁵⁾ Maersk Delta (Rotterdam) y el terminal del Mar del Norte (Bremerhaven). Posiblemente también Southampton (P&O Ports) y Aarhus (Maersk). En el terminal de Altenwerder en Hamburgo tiene una participación del 25 % la compañía naviera de Hapag Lloyd. Es cuestionable que Altenwerder pueda incluirse entre los terminales de propiedad conjunta (de los transportistas).

⁽¹²⁶⁾ Cabe también señalar que estos dos transportistas están vinculados a Rotterdam a través de su inversión en el European Rail Shuttle, que presta un servicio continuo de transporte en tren (con carga de contenedores) a varios destinos europeos, tales como Milán, Maguncia y Mannheim, Praga y Bratislava.

IX. EVALUACIÓN DE LOS COMPROMISOS PROPUESTOS

- (133) La Comisión ha examinado los compromisos propuestos y considera que garantizan la posibilidad de una considerable competencia en uno de los principales centros de transbordo del norte de Europa, sin suscitar nuevas reservas desde el punto de vista de la competencia. La venta y las medidas cautelares permitirán a MDBV manejar actividades de terceros independientemente en el puerto de Rotterdam. El puerto de Rotterdam es uno de un número muy limitado de centros de transbordo en el norte de Europa. Actualmente sólo existen cinco centros de transbordo en el norte de Europa; es probable que el número de centros se reduzca a tres en el futuro. Rotterdam, por sus ventajas naturales, es probable que figure entre los supervivientes. En este contexto, cabe esperar que la introducción de una competencia efectiva en Rotterdam tenga un considerable efecto limitador en el poder de mercado que, de otra forma, podría ejercer la concentración, y tanto más cuanto que el coste para una compañía naviera de trasladarse de ECT a Maersk Delta⁽¹²⁷⁾ (traslado no sólo dentro del mismo puerto, sino dentro de la misma zona del puerto) es insignificante en comparación con el coste de trasladar el volumen de transporte de Rotterdam a otro puerto. Además, el terminal de Maersk Delta ya es operativo y cuenta con el respaldo de un sólido grupo empresarial (AP Møller). Por tanto, una vez ejecutados los compromisos, estará en condiciones de ofrecer una competencia inmediata y efectiva a ECT.
- (134) La obligación de crear capacidad disponible es esencial para garantizar que MDBV cuenta con los medios para convertirse en una fuerza competitiva activa. Sin este compromiso específico, las limitaciones de capacidad podrían restringir efectivamente la competencia de MDBV.
- (135) Los aspectos anteriormente mencionados de los compromisos a), b) y c) constituyen auténticas condiciones, pues solamente mediante el cumplimiento de estos acuerdos puede lograrse el cambio estructural deseado en el mercado de referencia.
- (136) Los aspectos restantes de los compromisos, con excepción de d), constituyen obligaciones, pues se refieren a las fases de ejecución necesarias para lograr el cambio estructural deseado. En particular, esto se refiere a lo siguiente:
- a) las disposiciones relativas a la libertad de MDBV para determinar las tarifas, la estructura de las tarifas y los precios y la libertad para competir con otras empresas de estiba según lo descrito en las letras b) y c) del punto 4 del anexo II;
 - b) las disposiciones relativas al administrador, en los puntos 7 a 12 del anexo II.

- (137) En este contexto, la Comisión toma nota de la garantía de las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam en el sentido de que la zona de Maasvlakte II (donde podrá comenzar la construcción en 2007) será asignada de manera justa, transparente y no discriminatoria [compromiso d) del considerando 132]. MDBV tendrá de esta manera la misma oportunidad que otros operadores de terminales de Rotterdam para ampliar su capacidad después de 2005⁽¹²⁸⁾.
- (138) En conjunto, los compromisos presentados por las Partes impedirán la aparición de una posición dominante en el mercado de prestación de servicios de estiba en el norte de Europa para el transporte de transbordo realizado por portacontenedores de gran calado.
- (139) En conclusión, la Comisión considera que los compromisos presentados por las Partes son suficientes para suprimir las reservas desde el punto de vista de la competencia suscitadas por esta concentración.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

A condición de que se cumplan plenamente las condiciones y obligaciones previstas en el anexo II, la operación notificada por la que Hutchison Ports Netherlands BV y Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV adquiere el control conjunto de Europe Combined Terminals BV se declara por la presente compatible con el mercado común y con el funcionamiento del Acuerdo EEE.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente decisión serán:

Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV
Galvanistraat 15
PO BOX 6622
3002 AP Rotterdam
Nederland

Hutchison Ports Netherlands BV
Nolst Trenité
Plaza Weena 666
PO BOX 190
3000 AD Rotterdam
Nederland

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2001.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión

⁽¹²⁷⁾ Por ejemplo, en reacción a un intento de ECT de aumentar los precios.

⁽¹²⁸⁾ La zona de Maasvlakte II (aproximadamente 2 500 ha) constituye el único desarrollo significativo de capacidad (en Rotterdam) previsto para el período posterior a 2005.

ANEXO I

AMPLITUDES DE LA MAREA DE VARIOS PUERTOS DEL NORTE DE EUROPA

Altura y amplitud equinocial.
Amplitud = período de tiempo en que se dispone de la profundidad necesaria.

Puerto	Profundidad mínima actual del canal de acceso	Amplitud de la marea equinocial	Amplitud de la marea muerta	Amplitudes de la marea para el calado								Margen bajo la quilla
				11,0 m	12,0 m	12,5 m	13,0 m	13,5 m	14,0 m	14,5 m	15,0 m	
Hamburgo	13,5	3,8	2,4	U/R	U/R		73 %		62 %		38 %	1,2 m
Hamburgo 2	15,0	3,8	2,4	U/R	U/R		U/R		83 %		63 %	1,2 m
Bremerhaven	14,0	4,2	3,2	U/R	U/R		90 %		71 %		54 %	1,2 m
Bremerhaven 2	15,5	4,2	3,2	U/R	U/R		U/R		U/R		82 %	1,2 m
Rotterdam ECR (Delta)	20,0	1,9	1,5	U/R	U/R		U/R		U/R		U/R	1,2 m
Rotterdam ECT (Home)	12,0	1,7	1,4	U/R	53 %		9 %		N/A		N/A	0,5 m
Rotterdam (Otros)	Véase la nota que figura <i>infra</i>											
Amberes 1	13,4	5,7	4,0	U/R	U/R	U/R				5 %		12,5 %
Amberes 2	11,6	5,5	4,0	83 %	59 %		41 %		23 %		10 %	12,5 %
Amberes 3	12,2	5,5	4,0	U/R	78 %		57 %		36 %		22 %	12,5 %
Zeebrugge	13,5	4,7	3,8			93 %		67 %		41 %		10 %
Zeebrugge 2	13,5	4,4	2,8	U/R	U/R		85 %		57 %		40 %	10 %
Le Havre	15,5	6,7	3,8	U/R	U/R		U/R		U/R		U/R	1,2 m
Southampton	12,6	4,0	1,9	U/R	98 %		76 %		51 %		38 %	1,2 m
Thamesport	11,0	5,2	3,2	80 %	62 %		46 %		29 %		11 %	10 %
Thamesport 2	12,5	5,2	3,2	U/R	90 %		68 %		52 %		38 %	10 %
Felixstowe	14,5	3,6	2,3	U/R	U/R		U/R		77 %		52 %	10 %

Notas	
U/R = No restringido	N/A = Profundidad insuficiente
Hamburgo	Profundidad según la última corrección del cuadro 0669/01. Datos del puerto principal de Cuxhaven. Margen bajo la quilla supuesto.
Hamburgo 2	Calculado para la profundidad prevista del canal.
Bremerhaven	Profundidad según la última corrección del cuadro 0669/01. Datos del puerto principal de Wilhelmshaven. Margen bajo la quilla supuesto.
Bremerhaven 2	Calculado para la profundidad prevista del canal.
Rotterdam ECR (Delta)	Supuesto.
Rotterdam ECT (Home)	Profundidad y margen bajo la quilla proporcionados por Maassluis 19.2.2001.
Rotterdam (Otros)	La profundidad parece ser la misma que para ECT (Home) hasta Waalhaven. La profundidades de los muelles varían considerablemente y no se han tenido en cuenta.
Amberes 1	Igual que supra.
Amberes 2	Se ha utilizado el cuadro de mareas de Amberes (Prosperpolder). Se ha utilizado la curva de marea equinocial, que permite un período más corto que la marea muerta.
Amberes 3	Se ha utilizado el cuadro de mareas de Amberes (Prosperpolder). Se ha utilizado la curva de marea equinocial, que permite un período más corto que la marea muerta. Calculado para la profundidad prevista del canal.
Zeebrugge	Igual que supra.
Zeebrugge 2	Calculado independientemente de la información anterior, utilizando los mismos criterios que para otros puertos.
Le Havre	Margen bajo la quilla supuesto.
Southampton	Margen bajo la quilla supuesto.
Thamesport	
Thamesport 2	Calculado para la profundidad prevista del canal.
Felixstowe	
Estos tiempos fueron calculados por el departamento marino de Hutchison y pueden variar en un 2-3 % según se interprete el gráfico de mareas.	

MÉTODO UTILIZADO

Calado para el cálculo	14,0 metros	
Margen bajo la quilla (10 %)	1,4 metros	U otro
Profundidad necesaria	15,4 metros	
Amplitud de la marea equinocial	3,6 metros	Según figura en los cuadros de marea
Bajamar media equinocial	0,4 metros	Según figura en los cuadros de marea
Profundidad mínima actual del canal de acceso	14,5 metros	
Base para el cálculo de la marea	14,9 metros	
Profundidad necesaria	15,4 metros	Véase <i>supra</i>
Subida necesaria	0,5 metros	
Subida 0,5/amplitud 3,6	0,14 factor	
Primera profundidad disponible	HW - 5hr 0m	Interpolar de los cuadros de mareas
Última profundidad disponible	HW + 4hr 24m	Interpolar de los cuadros de mareas
Duración de la amplitud de la marea	9hr 24m	
Duración de la marea	12hr 20m	Interpolar de los cuadros de mareas
9h 24m/12h 20m	77,0 %	

ANEXO II

Ref: empresas que intervienen en el asunto nº COMP/JV.55 — Hutchison/RCPM/ECT

I. INTRODUCCIÓN

1. El 31 de enero de 2001, de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 («Reglamento de Concentraciones»), Hutchison Ports Netherlands BV y Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV notificaron su adquisición de un 35 % por cada una de las acciones de ECT Beheer BV. Esta última posee el 100 % del capital social de Europe Combined Terminals BV («ECT»). La notificación se ha presentado sin perjuicio de la opinión de las Partes notificantes de que la operación notificada no constituye una concentración.
2. En relación con lo anterior, y habiendo expresado la misma reserva en la notificación, las Partes notificantes y las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam (denominadas conjuntamente «las Partes») se comprometen a lo siguiente de conformidad con el apartado 2 del artículo 8 del Reglamento de Concentraciones. Los compromisos están sujetos a la decisión de la Comisión de que la operación notificada es compatible con el mercado común de conformidad con el apartado 2 del artículo 8 del Reglamento de Concentraciones.

II. VENTA DE LA PARTICIPACIÓN DE ECT EN MDBV

3. Las Partes se comprometen a que ECT venda su participación en Maersk Delta BV («MDBV») a un comprador independiente aprobado por la Comisión en el plazo de un período máximo de [...] * a partir de la fecha de la decisión. Este plazo podrá ampliarse en un período adicional máximo de [...] * previa petición razonada de las partes, a condición de que el administrador designado de conformidad con la sección IV *infra* demuestre que ECT, a pesar de sus esfuerzos, ha sido incapaz de realizar la venta en el plazo inicial. Al estudiar la ampliación del plazo para la venta de las acciones, la Comisión tendrá en cuenta el procedimiento establecido en el artículo 4 del acuerdo de la empresa en participación entre ECT y Maersk Benelux BV (Acuerdo de la empresa en participación).

III. RELACIONES CON MDBV

Modificaciones a las restricciones contractuales

4. A partir de la fecha de la decisión, las Partes se comprometen a lo siguiente:
 - a) Con el fin de permitir que MDBV gestione actividades de terceros, las Partes liberarán inmediata e incondicionalmente a MDBV de cualquier restricción contractual que impida a MDBV gestionar actividades de terceros, e informará a MDBV al respecto.
 - b) Las Partes se comprometen a que ECT renuncie al ejercicio de su derecho de veto en MDBV y confirman la libertad de MDBV para determinar las tarifas, la estructura de las tarifas y los precios.
 - c) Las Partes se comprometen a que ECT confirme la libertad de MDBV para competir con otros proveedores, incluido ECT, por servicios de estiba.

Garantía de la capacidad disponible de MDBV

5. Las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam se comprometen a permitir que MDBV desarrolle la capacidad necesaria para que pueda gestionar actividades de terceros, equivalente a [una parte] * de la capacidad total de MDBV para cada uno de los años de 2001 a 2005. Las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam se comprometen a poner a disposición de MDBV, en condiciones económicas normales, el terreno, las instalaciones, las áreas de cargamento de gabarras y el muro de muelle necesarios para lograr este objetivo. Con el fin de calcular la capacidad que necesita MDBV, se tomará como base inicial [cierto documento] *. Asimismo, y con el fin de garantizar que no se obtiene ningún beneficio indebido del compromiso de las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam, los cálculos no tendrán en cuenta el exceso de capacidad no derivada del crecimiento natural, tal como adquisiciones o flujos de tráfico excesivos originalmente gestionados en otros puertos y cambiados por [cierta empresa] * a [cierto terminal] *.

6. Las autoridades responsables de la gestión del puerto municipal de Rotterdam confirman que el terreno y las instalaciones necesarias en la zona de Maasvlakte II prevista se asignarán con arreglo a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio.

IV. ADMINISTRADOR ⁽¹⁾

Nombramiento de un administrador

7. A más tardar dos semanas después de que la Comisión haya adoptado la decisión, las Partes propondrán a la Comisión un administrador adecuado para supervisar y ejecutar los compromisos mencionados anteriormente. El administrador deberá ser independiente de las Partes. El nombramiento del administrador propuesto estará sujeto a la aprobación de la Comisión.
8. En caso de que la Comisión rechace al administrador propuesto, las Partes propondrán el nombre de un nuevo administrador en el plazo de dos semanas tras conocer el rechazo. Si el nuevo administrador es rechazado por la Comisión, la Comisión nombrará a un administrador adecuado que las Partes designen o propongan para su designación.

Mandato del administrador

9. En el plazo de una semana a partir de la fecha en que la Comisión haya aprobado un administrador, las Partes firmarán un acuerdo de mandato con el administrador. El acuerdo de mandato conferirá al administrador los derechos y poderes necesarios para realizar sus tareas y describirá las obligaciones y la remuneración. Los términos del acuerdo de mandato tendrán que ser aprobados por la Comisión.
10. El administrador supervisará y aconsejará a la Comisión sobre la ejecución de este compromiso, y garantizará su cumplimiento por las Partes. El administrador presentará, cada seis meses, informes escritos a la Comisión sobre el progreso de la realización de las tareas de su mandato, determinando los casos en que haya sido incapaz de cumplir el mismo. Las Partes recibirán un ejemplar no confidencial de tales informes.
11. Si las Partes no han firmado un contrato vinculante con un comprador aprobado por la Comisión en el plazo especificado *supra* (incluido el plazo adicional máximo), o no han realizado la venta en el plazo adicional de un mes, el administrador podrá efectuar la venta en el plazo de dos meses. El administrador realizará la venta en las mejores condiciones posibles de conformidad con las mejores prácticas comerciales. No estará vinculado por ningún precio mínimo.
12. Las Partes proporcionarán al administrador toda la ayuda e información que éste pueda razonablemente necesitar.
13. El administrador deberá respetar la confidencialidad de la información que se le proporcione o que obtenga en el ejercicio de su mandato. Independientemente de la responsabilidad global del administrador de realizar su tarea como tercero independiente, dicho administrador guardará, en la medida de lo posible habida cuenta de la naturaleza de su tarea, el respeto debido a los intereses comerciales de las Partes y se comprometerá a ello en su mandato.

⁽¹⁾ Las siguientes disposiciones se han establecidos de acuerdo con el anuncio de la Comisión sobre las soluciones aceptables en virtud del Reglamento (CEE) n° 4064/89 y el Reglamento (CE) n° 447/98 de la Comisión y, en especial, sus puntos 53 a 57.