



**RESOLUCIÓN** (Expte. C-0234/10, AIR BERLIN/NIKI)

CONSEJO

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente  
D<sup>a</sup> Pilar Sánchez Núñez, Vicepresidenta  
D. Julio Costas Comesaña, Consejero  
D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Jesús González López, Consejera  
D<sup>a</sup> Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera

En Madrid, a 9 de junio de 2010.

Visto el expediente tramitado de acuerdo a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, relativo a la toma de control exclusivo de NIKI LUFTFAHRT GmbH por parte de AIR BERLIN PLC & CO LUFTVERKEHRS KG (Expte. C/0234/10), y estando de acuerdo con el informe y la propuesta remitidos por la Dirección de Investigación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia ha resuelto, en aplicación del artículo 57.2.a) de la mencionada Ley, autorizar la citada operación de concentración en primera fase, salvo en lo que respecta, por un lado, al pacto de no competencia, en lo que excede del ámbito actual de actividad de NIKI y de una duración de tres años desde la toma de control y, por otro, a la duración del pacto de confidencialidad en lo que exceda de tres años.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que se puede interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.

## **INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN**

### **EXPEDIENTE C/0234/10 AIR BERLIN/ NIKI**

---

#### **I. ANTECEDENTES**

- (1) Con fecha 14 de mayo de 2010 ha tenido entrada en esta Dirección de Investigación notificación relativa a la toma de control exclusivo de NIKI LUFTFAHRT GmbH por parte de AIR BERLIN PLC & CO LUFTVERKEHRS KG.
- (2) Dicha notificación ha sido realizada por AIR BERLIN PLC & CO LUFTVERKEHRS KG, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, por superar el umbral establecido en el artículo 8.1 a). A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia.
- (3) El artículo 57.2.c) de la Ley 15/2007 establece que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia dictará resolución en primera fase en la que podrá acordar iniciar la segunda fase del procedimiento, cuando considere que la concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en todo o parte del mercado nacional.
- (4) Asimismo, el artículo 38.2 de la Ley 15/2007 añade: "El transcurso del plazo máximo establecido en el artículo 36.2.a) de esta Ley para la resolución en primera fase de control de concentraciones determinará la estimación de la correspondiente solicitud por silencio administrativo, salvo en los casos previstos en los artículos 9.5, 55.5 y 57.2.d) de la presente Ley".
- (5) Según lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el **14 de junio de 2010**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

#### **II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

- (6) La operación de concentración consiste en la toma de control exclusivo de NIKI LUFTFAHRT GmbH ("NIKI") por AIR BERLIN PLC & CO LUFTVERKEHRS KG ("AIR BERLIN") mediante la adquisición en dos etapas del [...] <sup>1</sup> de su capital social.
- (7) En un primer momento, AIR BERLIN adquirirá un [...] del capital social de NIKI, que añadirá al 24% que ya posee ([...] del total) así como [...]. En un segundo momento, AIR BERLIN adquirirá el [...] de NIKI, [...].
- (8) Durante ese periodo intermedio [...], las relaciones entre los accionistas de NIKI (AIR BERLIN, con un [...] del capital y NIKI LAUDA, con [...]) se desarrollarán en

---

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

base a un Acuerdo de Accionistas que prevé [...]. Dichas previsiones otorgan a AIR BERLIN derechos de veto sobre materias estratégicas, lo que, en principio, otorgaría a AIR BERLIN y NIKI LAUDA control conjunto sobre NIKI.

- (9) No obstante lo anterior, el notificante señala que existen diversos elementos que llevan a considerar que AIR BERLIN adquiere de facto el control exclusivo sobre NIKI desde el primer momento. Así, el Acuerdo de Accionistas [...].
- (10) Asimismo, [...].
- (11) A la vista de lo anterior, esta Dirección de Investigación comparte la opinión del notificante y considera que la operación se incluye en el supuesto b) del artículo 7.1 de la LDC.

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

- (12) De acuerdo con la notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas.
- (13) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 15/2007 para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1 a) de la misma.
- (14) Por último, las autoridades de competencia alemana y austriaca han valorado la operación y la han aprobado en primera fase, el 26 de abril y el 6 de mayo de 2010, respectivamente

### **IV. RESTRICCIONES ACCESORIAS**

#### **IV.1 Pacto de no competencia**

- (15) El Acuerdo marco suscrito entre las partes el 17 de febrero de 2010 contiene una cláusula de no competencia que estará vigente durante un periodo de [no superior a 3 años] a contar desde la fecha del perfeccionamiento de la operación<sup>2</sup>.
- (16) En virtud de dicho pacto, la vendedora se compromete a no realizar actividades en el sector [...], en particular, cualquier actividad que directa o indirectamente compita con las realizadas por NIKI en el momento del cierre. Asimismo, se compromete a no constituir, adquirir ni participar directa o indirectamente en empresas que desarrollen su actividad en el sector [...] o cualquier otra actividad que directa o indirectamente compita con las realizadas por NIKI.

---

<sup>2</sup> Según el Acuerdo marco, la fecha de perfeccionamiento se producirá una vez cumplidas ciertas condiciones, entre otras, las autorizaciones de las autoridades de competencia correspondientes en relación a la adquisición del [...] de las participaciones de NIKI por AIR BERLIN, hecho que se producirá dentro de tres años, [...].

## IV.2 Pacto de confidencialidad

- (17) El Acuerdo marco incluye una obligación de confidencialidad para las partes que cubre el contenido del contrato y las circunstancias inherentes a su negociación y ejecución así como todas aquellas informaciones que se obtengan en ese marco acerca de las respectivas otras partes y las empresas a ellas vinculadas.

## IV.3 Valoración

- (18) El apartado 3 del artículo 10 de la Ley 15/2007 establece que “podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”.
- (19) En el presente caso, el contenido del pacto de **no competencia** incluye actividades ([...]) en las que NIKI no se encuentra activo actualmente. En cuanto a su duración, solamente sería aceptable durante un periodo de tres años a contar desde el momento en que se produzca de facto la toma de control exclusiva de NIKI por parte de AIR BERLIN.
- (20) En consecuencia, teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios, así como la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), esta Dirección de Investigación considera que el pacto de no competencia va más allá de lo que, de forma razonable, exige la operación de concentración notificada, no considerándose parte integrante de la misma, en lo que exceda del ámbito actual de actividad de NIKI y de una duración de tres años desde la toma de control.
- (21) En cuanto al pacto de **confidencialidad**, y en relación a todo lo no referido al contenido del contrato y las circunstancias inherentes a su negociación y ejecución, esta Dirección de Investigación, en base a los precedentes nacionales y comunitarios, así como a la Comunicación de la Comisión 2005/C 56/03 ya citada, considera que su duración va más allá de lo que, de forma razonable, exige la operación de concentración notificada, no considerándose parte integrante de la misma en lo que exceda de tres años.

## V. EMPRESAS PARTICIPES

### V.1 AIR BERLIN

- (22) AIR BERLIN es una sociedad comanditaria alemana cuyo socio principal es AIR BERLIN PLC, sociedad que cotiza en la Bolsa de Frankfurt y cuyo 60,26% del capital es free float.
- (23) AIR BERLIN es una compañía aérea miembro de la IATA que opera rutas de corto y medio recorrido en Europa (incluyendo destinos turísticos en España). Desde la adquisición de LTU en 2007, ha ampliado su oferta a destinos de largo recorrido. Adicionalmente, AIR BERLIN presta servicios de carga y de mantenimiento de aeronaves, tanto a su propia flota como a aeronaves de terceros.

- (24) Las actividades de AIR BERLIN en España se concentran fundamentalmente en Palma de Mallorca, aeropuerto que ha configurado como base operativa o hub. Ofrece vuelos diarios a dicho destino desde múltiples aeropuertos europeos, alemanes fundamentalmente, así como vuelos que parten de dicho hub a numerosos destinos en el territorio peninsular, Islas Baleares y Portugal. También ofrece vuelos directos desde aeropuertos alemanes a otros destinos en España.
- (25) La facturación de AIR BERLIN en el último ejercicio económico, de acuerdo con los criterios<sup>3</sup> empleados en varios precedentes nacionales y comunitarios<sup>4</sup> es, según la notificante, la siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS AIR BERLIN (millones euros).2009*			
Ámbito	Punto Partida	Punto Venta	50/50
Mundial	3.242,8	3.242,8	3.242,8
UE	[>250]	[>250]	[>250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

*Fuente: Notificación*

*\*No incluye la facturación del Negocio City Carrier de TUI TRAVEL.*

## V.2 NIKI

- (26) NIKI es una aerolínea austriaca propiedad de NIKI LAUDA y en la que AIR BERLIN tiene una participación de 24% del capital y con la que tiene suscrito un acuerdo de cooperación técnica y comercial a largo plazo y un acuerdo de código compartido.
- (27) Las actividades de NIKI se centran en el transporte aéreo de pasajeros, no ofreciendo servicios de transporte de mercancías ni mantenimiento. Ofrece vuelos que unen varios aeropuertos austriacos con destinos en España (especialmente Islas Canarias y Baleares), Francia, Grecia, Italia, Suecia y Suiza, entre otros.
- (28) La facturación del NIKI en el último ejercicio económico de acuerdo con los tres criterios empleados en los precedentes nacionales y comunitarios señalados es, según la notificante, la siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS NIKI (millones euros).2009			
Ámbito	Punto Partida	Punto Venta	50/50
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
UE	[>250]	[>250]	[>250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

*Fuente: Notificación*

<sup>3</sup> Existen tres criterios de asignación de los precios de los billetes, el que atribuye la totalidad del precio del billete al país desde el que se origina el vuelo (criterio del punto de partida), al país desde donde se adquiere el billete (criterio del punto de venta) o la mitad del precio del billete al país de origen del vuelo y la otra mitad al país de destino del vuelo (criterio 50/50)

<sup>4</sup> Entre otros, los casos nacionales C-0091/08 IBERIA / VUELING / CLICKAIR y C-044/08 AIR BERLIN/ CONDOR y los comunitarios: M-4439 RYANAIR /AIR LYNGUS y M.1354 –SAIRGROUP/LTU.

## **VI. MERCADOS AFECTADOS POR LA OPERACIÓN**

### **VI.1 Mercado de producto y geográfico**

- (29) El ámbito principal en el que se enmarca la presente operación es el sector de los servicios de transporte aéreo de pasajeros, en el que se encuentran activas la sociedad adquirente y la adquirida.
- (30) Tradicionalmente las autoridades españolas<sup>5</sup> y comunitarias<sup>6</sup> de defensa de la competencia han considerado que los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros constituyen un mercado distinto del mercado de los servicios de transporte aéreo de pasajeros en vuelos chárter, es decir, mediante la venta de billetes de avión a tour-operadores esencialmente. En este último mercado, el solapamiento de las actividades de las partes en España es residual (inferior al [0-10%]) por lo que no será objeto de análisis posterior.
- (31) En el ámbito de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, las autoridades de competencia han considerado que las definiciones de mercado de producto y geográfica deben basarse en el enfoque “punto de origen/punto de destino” o “enfoque OD”, según el cual, cada combinación de un punto de origen y un punto de destino constituye un mercado de producto y geográfico distinto desde el punto de vista de la demanda.
- (32) No obstante, dichas autoridades han señalado la existencia de determinados factores que pueden conducir a una definición más amplia o restrictiva del mercado, tales como la posible sustitución de los vuelos directos por los indirectos, la existencia de aeropuertos sustituibles que cubren la misma área de captación, la posible existencia de pasajeros sensibles al tiempo o la existencia de medios de transporte alternativos.

#### Vuelos directos/indirectos

- (33) Al analizar la sustituibilidad de los vuelos directos e indirectos, las autoridades de competencia distinguen entre rutas de corto, medio y largo radio en función de la duración del vuelo. En el caso de los vuelos de media duración, como los implicados en la presente operación, el extinto TDC, en el análisis de la operación C-105/07 AIR BERLIN/LTU, concluyó que los vuelos directos e indirectos no son sustituibles en aquellas rutas que cuentan con una frecuencia elevada de vuelos directos (diarias) y en rutas con un elevado número de vuelos directos aunque discontinuos (no diarias). Sólo en las rutas con un limitado número de vuelos directos, los vuelos directos e indirectos pueden ser sustituibles.

---

<sup>5</sup> Casos C/0024/07 EASYJET/GB AIRWAYS, N-07044 AIR BERLIN-LTU (C-105/07 del extinto TDC), C-0044/08 AIR BERLIN/CONDOR y C-0167/09 AIR BERLIN/ Negocio City Carrier de TUI TRAVEL .

<sup>6</sup> Casos M.5364 IBERIA/CLICKAIR/VUELING, M.4439 RYANAIR/AER LINGUS, M.3940LUFTHANSA/EUROWINGS, M.3770-LUFTHANSA/SWISS, M. 3280 AIR FRANCE/KLM, M.2672-SAS/SPANAIR y M.2041-UNITED/US AIRWAYS.

- (34) A este respecto, la Comisión<sup>7</sup> señala que en rutas de media duración (más de 3 horas) donde los vuelos directos normalmente no plantean la opción de ida y vuelta en el mismo día, los vuelos indirectos pueden competir con los vuelos directos, por lo que bajo determinadas circunstancias son una alternativa a los mismos.
- (35) Las empresas implicadas en la operación ofrecen servicios directos y AIR BERLIN ofrece además vuelos indirectos a destinos localizados en la Península Ibérica, principalmente desde su hub en Palma de Mallorca.

#### Sustituibilidad entre aeropuertos

- (36) Los antecedentes nacionales y comunitarios citados consideran que determinados aeropuertos son sustituibles cuando sus áreas de captación se solapan de manera significativa<sup>8</sup>. En cualquier caso resulta conveniente analizar la sustituibilidad desde el lado de la demanda y de la oferta.
- (37) Desde el punto de vista de la demanda, debe considerarse si los pasajeros estarían dispuestos a escoger como punto de origen o destino un aeropuerto secundario en lugar del aeropuerto principal bajo ciertas condiciones, vinculadas por ejemplo a la duración y el precio del viaje, las frecuencias, los horarios o el coste y la duración del desplazamiento hasta y desde el aeropuerto. También es preciso considerar el pasajero tipo de la ruta (de ocio o de negocio, con una mayor o menor sensibilidad al tiempo).
- (38) Desde el punto de vista de la oferta, debe tomarse en consideración el tipo de servicio prestado por la compañía aérea y la disponibilidad de slots en los aeropuertos, entre otras cuestiones.
- (39) En el presente caso, el notificante considera que los siguientes aeropuertos son sustituibles entre sí:
- en España: Tenerife Sur y Tenerife Norte<sup>9</sup>; Barcelona, Reus y Gerona<sup>10</sup> así como Málaga y Granada<sup>11</sup>.
  - en Italia: Milán Malpensa, Milan Linate y Bérgamo así como Roma Fiumicino y Roma Ciampino.
  - en Austria: Viena y Bratislava<sup>12</sup>.

---

<sup>7</sup> Casos M.5440 LUFTHANSA/AUSTRALIAN AIRLINES, M.4439 RYANAIR/AER LINGUS

<sup>8</sup> La Comisión, en el caso M.4439 RYANAIR/AER LINGUS, consideró como punto de referencia para considerar que un aeropuerto principal pudiera sustituirse por uno secundario, que el segundo se encontrara a una distancia de una hora en automóvil o de 100 km. del punto de destino.

<sup>9</sup> Ver expediente C-105/07 AIR BERLIN/LTU

<sup>10</sup> Esta sustituibilidad no fue admitida por la Comisión en su reciente Decisión del expediente M.5364 IBERIA/CLICKAIR/VUELING, que analiza en particular el sector aéreo español en relación a las diferentes rutas afectadas por la operación.

<sup>11</sup> Esta sustituibilidad no fue aceptada por la CNC en el expediente C-0167/09 AIR BERLIN/ Negocio City Carrier de TUI TRAVEL.

<sup>12</sup> Ver expediente M.5440 LUFTHANSA/AUSTRALIAN AIRLINES

- (40) A efectos del análisis del presente caso sólo es relevante la sustituibilidad entre los aeropuertos de Tenerife Sur y Tenerife-Norte y entre los de Viena y Bratislava<sup>13</sup>, ya que respecto al resto de aeropuertos secundarios, o bien las rutas no presentan cuotas superiores al 15% o en el caso de superar dicha cuota, no existen vuelos alternativos desde o hacia los aeropuertos secundarios.

Sensibilidad al tiempo de los pasajeros

- (41) El extinto TDC, en el caso C-105/07 AIR BERLIN/LTU, aún reconociendo la existencia de dos tipos de clientes (de ocio o de negocio) con diferentes sensibilidades respecto al tiempo, no llegó a definir mercados diferentes para ellos dado que, en su opinión, todos los pasajeros son, en mayor o menor medida y dependiendo de las circunstancias, sensibles al tiempo, de manera que pueden estar dispuestos a soportar un precio más elevado por una combinación de horarios mejor y viceversa. Es decir, existe un cierto trade-off entre tiempo y precio que se produce en mayor o menor medida en todos los casos, sin que llegue a ser ilimitado en ninguno.
- (42) En el caso que nos ocupa, la cuestión puede dejarse abierta en la medida en que la gran mayoría de los clientes de AIR BERLIN y NIKI viajan a España por motivos turísticos y de ocio. Esta demanda se caracteriza, entre otras cosas, por picos estacionales, en particular, durante las vacaciones de verano y de invierno. Este hecho, junto al propio funcionamiento del sector, que organiza la demanda de slots en temporada de verano e invierno, ha llevado a las autoridades de competencia españolas a analizar separadamente las temporadas de verano e invierno<sup>14</sup>.
- (43) A la vista de todo lo anterior, el notificante señala que existen catorce rutas con origen/destino en España en las que actualmente (temporadas de verano 2010 y de invierno 2009/2010) se solapan las actividades de las partes<sup>15</sup>. En nueve de ellas la cuota combinada es superior al 15% (rutas relevantes):
- Lanzarote-Viena
  - Málaga-Viena
  - Fuerteventura-Viena
  - Ibiza-Salzburgo
  - Las Palmas-Viena
  - Palma de Mallorca-Viena
  - Tenerife Sur-Viena

---

<sup>13</sup> Esta sustituibilidad se aplicará únicamente en una de las seis rutas relevantes cuyo punto de origen/destino es Viena (Málaga-Viena) ya que no existen vuelos alternativos desde Bratislava en las otras cinco rutas.

<sup>14</sup> AIR BERLIN y NIKI fijan la temporada de verano entre el 1 de mayo y el 31 de octubre de cada año y la temporada de invierno entre el 1 de noviembre y el 30 de abril del año siguiente.

<sup>15</sup> El solapamiento se produce entre vuelos directos e indirectos de AIR BERLIN y NIKI (en ningún caso entre vuelos directos de ambos) y con independencia de las temporadas consideradas (verano e invierno o solamente en una de ellas).

- Palma de Mallorca-Copenhague
- Palma de Mallorca-Salzburg

## VII. ANÁLISIS DEL MERCADO

### VII.1. Estructura de la oferta

- (44) En los últimos años, el mercado de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros se viene caracterizado por la entrada de nuevos operadores y por un aumento del grado de competencia entre aerolíneas que poseen diferentes modelos de negocio.
- (45) En el caso de las rutas relevantes, la oferta del mercado esta formada por un heterogéneo grupo de aerolíneas, pudiéndose diferenciar entre operadores de bandera como AUSTRIAN AIRLINES, IBERIA, LUFTHANSA (o su filial SWISS) así como AIR FRANCE que tienen menor capacidad para competir vía precio en un elevado número de rutas por un periodo sostenido de tiempo, dado que sus costes operativos son más elevados. Además, ofrecen una serie de servicios al pasajero superiores a los ofrecidos por las compañías de bajo coste como GERMANWINGS<sup>16</sup> o RYANAIR. Entre ambos tipos de compañías se encuentran AIR BERLÍN o SPANAIR, que combinan un precio relativamente bajo con ciertos servicios al pasajero.
- (46) A continuación se muestran las cuotas resultantes de la operación en las nueve rutas relevantes, en términos de pasajeros individuales transportados en el año turístico 2009, según datos aportados por el notificante basados en los informes estadísticos mensuales sobre tráfico aéreo elaborados por la Oficina Federal de Estadística alemana.

Rutas	AIR BERLIN	NIKI	AIR BERLIN+NIKI
Lanzarote-Viena	[10-20%]	[20-30%]	[30-40%]
Málaga-Viena	[20-30%]	[40-50%]	[60-70%]
Fuerteventura-Viena	[10-20%]	[50-60%]	[60-70%]
Ibiza-Salzburg	[10-20%]	[80-90%]	[90-100%]
Las Palmas-Viena	[10-20%]	[30-40%]	[50-60%]
Palma de Mallorca-Viena	[0-10%]	[80-90%]	[90-100%]
Tenerife Sur-Viena	[0-10%]	[20-30%]	[30-40%]
Palma de Mallorca-Copenhague	[50-60%]	--	[50-60%]
Palma de Mallorca-Salzburg	--	[90-100%]	[90-100%]

*Fuente: Notificación*

- (47) Siguiendo la práctica de las autoridades de competencia en este sector<sup>17</sup>, a continuación se analizarán las siguientes cinco rutas en las que la cuota conjunta supera el [50-60%] del correspondiente mercado en términos de pasajeros

<sup>16</sup> Filial de LUFTHANSA

<sup>17</sup> Ver caso comunitario M.4439 RYANAIR/AER LINGUS

transportados: Ibiza-Salzburgo ([90-100%]), Palma de Mallorca-Salzburgo ([90-100%]) Palma de Mallorca-Viena ([90-100%]), Málaga-Viena ([60-70%]) y Fuerteventura-Viena ([60-70%]).

- (48) Para esas rutas, se aportará adicionalmente información de la estructura de la oferta en términos de frecuencias (semanales) de vuelos programados<sup>18</sup>. A estos efectos, el notificante ha aportado datos sobre frecuencias de una semana representativa de cada una de las dos últimas temporadas (verano 2009 e invierno 2009/2010), en concreto, para la semana del 13 al 19 de julio de 2009 para la temporada de verano y la semana del 14 al 20 de diciembre de 2009 para la temporada de invierno.

### VII.1.1 Ruta Ibiza-Salzburgo

- (49) Se trata de una ruta muy estrecha que solamente fue utilizada por [...] pasajeros individuales en 2009. y en la que sólo están presentes las partes y exclusivamente en la temporada de verano. La inexistencia de competidores viene determinada por la propia naturaleza de la ruta, de carácter reducido y estacional, que asimismo determina su existencia ya que, de otro modo, resultaría inviable económicamente.
- (50) A continuación se muestra la estructura de la ruta Ibiza-Salzburgo en términos de pasajeros individuales transportados en el año turístico 2009 y en las temporadas que lo componen (invierno 2008/2009 y verano 2009):

Ruta Ibiza- Salzburgo						
	Año 2009		Invierno 2008/2009		Verano 2009	
	Pasajeros	cuota	Pasajeros	cuota	Pasajeros	cuota
AIR BERLIN	[...]	[10-20%]	[...]	--	[...]	[10-20%]
NIKI	[...]	[80-90%]	[...]	--	[...]	[80-90%]
<b>AIR BERLIN+NIKI</b>	<b>[...]</b>	<b>[90-100%]</b>	<b>[...]</b>	<b>--</b>	<b>[...]</b>	<b>[90-100%]</b>
TOTAL	[...]	100%	[...]	--	[...]	100%

Fuente: Notificación

- (51) En cuanto a las frecuencias de vuelos, AIR BERLIN ofrece [...] vuelos semanales indirectos en la temporada de verano ([70-80%] de cuota) y [...] en invierno ([90-100%]) y NIKI [...] directo en verano ([10-20%]).

### VII.1.2 Ruta Palma de Mallorca-Salzburgo

- (52) La ruta considerada fue utilizada por [...] pasajeros individuales durante el año turístico 2009, preferentemente durante la temporada de invierno ([...] pasajeros frente a [...] en verano).
- (53) La estructura de la ruta Palma de Mallorca-Salzburgo, en términos de pasajeros individuales transportados es la que muestra el cuadro siguiente:

<sup>18</sup> Según información aportada por el notificante basada en datos internos y ciertas herramientas externas como PAX IS (herramienta de IATA) y AMADEUS.

Ruta Palma de Mallorca-Salzburg						
	Año 2009		Invierno 2008-2009		Verano 2009	
	Pasajeros	cuota	Pasajeros	cuota	Pasajeros	cuota
AIR BERLIN	[...]	--	[...]	---	[...]	---
NIKI	[...]	[90-100%]	[...]	[90-100%]	[...]	[90-100%]
<b>AIR BERLIN+NIKI</b>	[...]	<b>[90-100%]</b>	[...]	<b>[90-100%]</b>	[...]	<b>[90-100%]</b>
TUIFLY	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	---
TOTAL	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Notificación

- (54) Se trata de una ruta que será prestada por AIR BERLIN y NIKI durante el verano de 2010, pero que venía siendo prestada únicamente por NIKI en los últimos años, alcanzando una cuota del [90-100%] en 2009. Su único competidor hasta este momento era TUIFLY, que solamente presta el servicio en la temporada de invierno y de forma reducida ([0-10%]).
- (55) En cuanto a las frecuencias de vuelos en la ruta Palma de Mallorca-Salzburg, NIKI ofrece [...] vuelos semanales directos en verano y [...] en invierno ([90-100%]).

### VII.1.3 Ruta Palma de Mallorca-Viena

- (56) La evolución de esta ruta en los tres últimos años muestra ciertas variaciones interanuales (descenso de [...] entre 2007 y 2008 e incremento del [...] entre 2008 y 2009, año turístico en que el número de pasajeros ascendió a [...]). Se trata de una ruta de carácter predominantemente turístico, en la que la mayor parte del tráfico se concentra en verano ([...] pasajeros frente a [...] en invierno).
- (57) AIR BERLIN y NIKI ofrecen esta ruta tanto en la temporada de verano como de invierno, a través de vuelos directos en el caso de NIKI e indirectos en el de AIR BERLIN.
- (58) La estructura de la ruta Palma de Mallorca-Viena, en términos de pasajeros individuales transportados es la que muestra el cuadro siguiente:

Ruta Palma de Mallorca-Viena						
	Año 2009		Invierno 08-09		Verano 09	
	Pasajeros	cuota	Pasajeros	cuota	Pasajeros	cuota
AIR BERLIN	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
NIKI	[...]	[80-90%]	[...]	[80-90%]	[...]	[80-90%]
<b>AIR BERLIN+NIKI</b>	[...]	<b>[90-100%]</b>	[...]	<b>[90-100%]</b>	[...]	<b>[90-100%]</b>
GERMANWINGS	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
SWISS INTERNATIONAL	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
IBERIA	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
VUELING	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
LUFTHANSA	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
Otros	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
<b>TOTAL</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>	[...]	<b>100%</b>

Fuente: Notificación

- (59) La cuota resultante de la operación es del [90-100%] que, en la práctica, se corresponde con la posición de NIKI, ya que AIR BERLIN tiene una presencia mucho menor ([0-10%]). El [0-10%] restante se reparte entre LUFTHANSA ([0-10%]<sup>19</sup>), IBERIA ([0-10%]<sup>20</sup>) y otra/s compañía/s no identificada/s por el notificante ([0-10%]).
- (60) En términos de frecuencias, AIR BERLIN ofrece [...] vuelos indirectos en verano ([40-50%]) y [...] en invierno ([50-60%]), mientras que NIKI opera [...] vuelos en verano ([50-60%]) y [...] en invierno ([40-50%]), todos ellos directos.

#### VII.1.4 Ruta Málaga-Viena

- (61) El número de pasajeros en esta ruta se ha ido reduciendo ligeramente en los tres últimos años, hasta alcanzar los [...] pasajeros en el año turístico 2009, considerando la ruta más estrecha que incluye estrictamente los dos pares de aeropuertos donde se solapan las partes (aeropuertos de Málaga y Viena). En el caso de considerar un área de captación mayor que incluyera el aeropuerto de Bratislava como sustitutivo de Viena, la ruta alcanzaría los [...] pasajeros.
- (62) Se trata de una ruta de carácter predominantemente turístico, en la que la mayor parte del tráfico se aglutina en torno a la temporada de verano ([...] pasajeros frente a [...] en invierno).
- (63) AIR BERLIN y NIKI ofrecen esta ruta tanto en la temporada de verano como en la de invierno, siendo los vuelos de NIKI directos y los de AIR BERLIN indirectos.
- (64) El cuadro siguiente muestra la estructura de la ruta Málaga-Viena más estrecha, que incluye exclusivamente dichos aeropuertos, en términos de pasajeros individuales transportados:

<sup>19</sup> Incluyendo las cuotas de GERMANWINGS y SWISS INTERNATIONAL y las suyas propias

<sup>20</sup> Incluyendo VUELING

Ruta Málaga-Viena						
	Año 2009		Invierno 08-09		Verano 09	
	Pasajeros	cuota	Pasajeros	cuota	Pasajeros	cuota
AIR BERLIN	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
NIKI	[...]	[40-50%]	[...]	[0-10%]	[...]	[50-60%]
<b>AIR BERLIN+NIKI</b>	<b>[...]</b>	<b>[60-70%]</b>	<b>[...]</b>	<b>[30-40%]</b>	<b>[...]</b>	<b>[70-80%]</b>
IBERIA	[...]	[0-10%]	[...]	[20-30%]	[...]	[0-10%]
SWISS INTERNATIONAL	[...]	[0-10%]	[...]	[20-30%]	[...]	[0-10%]
AUSTRIAN AIRLINES	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[10-20%]
LUFTHANSA	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
AIR FRANCE	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
SPANAIR	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
Otros	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
TOTAL	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Notificación

- (65) La cuota de la entidad resultante de la operación sería de un [60-70%] en el año turístico 2009, de los que [40-50] puntos porcentuales corresponden a la adquirida. El 36,3% restante se reparte entre, al menos, cinco compañías, entre ellas LUFTHANSA ([0-10%]<sup>21</sup>), IBERIA ([0-10%]) o AUSTRIAN AIRLINES ([0-10%]).
- (66) En el caso de considerar un área mayor que incluyera el aeropuerto de Bratislava en el área de captación del aeropuerto de Viena, la entidad resultante alcanzaría una cuota del [50-60%] en el año turístico 2009 y sus principales competidores serían IBERIA ([10-20%]) SKYEUROPE ([10-20%]), LUFTHANSA ([10-20%]) y AUSTRIAN AIRLINES ([0-10%]).
- (67) En cuanto a las frecuencias de vuelos en la ruta Málaga-Viena incluyendo el aeropuerto de Bratislava en el área de captación del aeropuerto de Viena, AIR BERLIN ofrece [...] vuelos indirectos en verano ([70-80%]) y [...] en invierno ([90-100%]) mientras que NIKI [...] vuelos directos en verano ([10-20%]).

#### VII.1.5 Ruta Fuerteventura-Viena

- (68) Se trata de una ruta muy estrecha que solamente fue utilizada por [...] pasajeros individuales en 2009 y cuya evolución presenta importantes variaciones interanuales en los últimos tres años (descenso de [...] entre 2007 y 2008 e incremento del [...] entre 2008 y 2009). Es una ruta turística en la que no existe gran diferencia entre los pasajeros transportados en verano y en invierno.
- (69) AIR BERLIN y NIKI ofrecen esta ruta tanto en la temporada de verano como en la de invierno, mientras que el otro operador que ofrece esta ruta, AUSTRIAN AIRLINES, solamente la presta en verano, lo que determina la diferencia de cuotas en ambas temporadas.

<sup>21</sup> Incluyendo las cuotas de SWISS INTERNATIONAL y las suyas propias

(70) A continuación se muestra la estructura de la ruta Fuerteventura-Viena en términos de pasajeros individuales transportados:

Ruta Fuerteventura-Viena						
	Año 2009		Invierno 08-09		Verano 09	
	Pasajeros	cuota	Pasajeros	cuota	Pasajeros	cuota
AIR BERLIN	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]	[...]	[0-10%]
NIKI	[...]	[50-60%]	[...]	[80-90%]	[...]	[20-30%]
<b>AIR BERLIN+NIKI</b>	<b>[...]</b>	<b>[60-70%]</b>	<b>[...]</b>	<b>[90-100%]</b>	<b>[...]</b>	<b>[20-30%]</b>
AUSTRIAN AIRLINES	[...]	[30-40%]	[...]	--	[...]	[70-80%]
TOTAL	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Notificación

(71) La cuota conjunta resultante de la operación sería del [60-70%] en el año turístico 2009 y la de su único competidor, AUSTRIAN AIRLINES, del [30-40%]. Este operador, que únicamente ofrece el servicio durante el verano, alcanzó una cuota del [70-80%] en la temporada de verano 2009 (del [50-60%] en verano 2008 y del [80-90%] en verano 2007), lo que determina una cuota más reducida de las partes durante ese periodo.

(72) En cuanto a las frecuencias de vuelos, AIR BERLIN ofrece [...] vuelos indirectos en invierno ([60-70%]) y NIKI [...] directo en cada temporada (en verano [50-60%] y en invierno [10-20%]).

## VII.2. Estructura de la demanda, distribución y precios

(73) Los demandantes de servicios de transporte aéreo regular en las rutas relevantes son fundamentalmente pasajeros que viajan por motivos de turismo y ocio (el [60-70%] en el caso de AIR BERLIN y el [80-90%] en el de NIKI), mayoritariamente no sensibles al tiempo y por tanto más dispuestos a aceptar vuelos menos flexibles así como conexiones y horarios más incómodos.

(74) Esta demanda se caracteriza por su alta sensibilidad al precio de los billetes y por su carácter estacional, derivado de la desigual afluencia de viajeros en las distintas épocas del año, estableciéndose picos durante las vacaciones de verano e invierno.

(75) En lo que respecta a los canales de distribución, las partes venden sus billetes de forma directa (Internet, call centres y oficinas del aeropuerto) o indirecta a través de agencias de viajes independientes.

(76) Sobre los mecanismos de fijación de precios, el notificante señala que cada aerolínea fija de forma centralizada e independiente los precios y condiciones de los vuelos que oferta. No obstante, a la hora de determinar los mismos se tienen en cuenta ciertos criterios tales como el comportamiento y preferencias de los consumidores, el nivel de precios local y, en un mercado tan transparente como éste y gracias a la información actualizada y pública vía Internet, el comportamiento de los competidores.

- (77) En este sentido, el notificante señala que, dejando aparte diferencias de precio vinculadas a factores como la anticipación de la reserva o eventos especiales, los precios para una determinada ruta han ido convergiendo en toda la Unión Europea como consecuencia de un incremento en el nivel de transparencia de precios provocado por el aumento de la proporción de reservas directas de los consumidores vía Internet.
- (78) La política de precios en el caso de AIR BERLIN parte de un precio igual para todos sus vuelos en función de la distancia, que se va incrementando en función del nivel de ocupación y la fecha de la reserva. Así, a medida que se va llenando el avión y se acerca el día del vuelo, los precios se van incrementando. NIKI utiliza un mecanismo de fijación de precios semejante.

### **VII.3. Barreras a la entrada y competencia potencial**

- (79) El notificante señala que no existen barreras infranqueables de entrada al mercado.
- (80) Las barreras regulatorias desaparecieron en la Unión Europea en 1997 con la entrada en vigor del Reglamento (CEE) 2408/1992, del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias<sup>22</sup>. En virtud de dicho Reglamento, las aerolíneas comunitarias pueden prestar libremente sus servicios de transporte aéreo en toda la UE.
- (81) Las inversiones necesarias para desarrollar la actividad de transporte aéreo de pasajeros resultan elevadas (aeronaves y en menor medida, personal cualificado y publicidad). No obstante, el notificante destaca que existen otras alternativas como es el alquiler de las aeronaves, sistema empleado por un gran número de compañías que han entrado en el mercado en los últimos años (VUELING y CLICKAIR en España, GERMANWINGS en Alemania). Efectivamente, existen fórmulas financieras para acceder a los activos necesarios para la operación de líneas regulares de transporte de pasajeros que facilitan la realización de la inversión necesaria para el establecimiento de nuevas rutas por operadores ya existentes.
- (82) En cuanto a las limitaciones vinculadas a la creación de redes de distribución, según el notificante, no suponen un problema dado que cada vez con mayor frecuencia los billetes se comercializan directamente a los clientes a través de Internet. Junto a ello, existen multitud de agencias de viaje independientes (en locales comerciales o vía Internet) que venden billetes de cualquier aerolínea, de modo que se proporciona acceso directo a cualquier nuevo competidor que oferte vuelos en una determinada ruta.
- (83) Todos los precedentes nacionales y comunitarios coinciden en que uno de los elementos más importantes para prestar servicios de transporte aéreo es disponer

---

<sup>22</sup> El Reglamento (CEE) 2408/1992 entró en vigor el 1 de abril de 1997 y fue derogado posteriormente por Reglamento (CE) No 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.

de derechos de despegue y aterrizaje (slots<sup>23</sup>) en los aeropuertos. La disponibilidad de slots es una condición esencial para la creación de un servicio estable y regular y, en consecuencia, para la apertura de una nueva ruta.

- (84) Solamente en el caso de los aeropuertos coordinados<sup>24</sup> el nivel de saturación de los slots puede generar una barrera a la entrada significativa. Según el notificante, de los aeropuertos de los que parten las rutas analizadas en la presente operación, los de Viena, Málaga, Fuerteventura, Ibiza y Palma de Mallorca están coordinados, mientras que el de Salzburgo es un aeropuerto con horarios facilitados<sup>25</sup>.
- (85) En lo que se refiere a los aeropuertos españoles coordinados, según la información facilitada por el notificante y relativa a la temporada verano 2009<sup>26</sup>, el grado de disponibilidad de slots es diverso.
- (86) Los aeropuertos de Ibiza y Palma de Mallorca presentan problemas de congestión en algunas franjas horarias. En concreto, el aeropuerto de Ibiza presenta una marcada congestión durante los fines de semana y los horarios matinales de lunes a viernes, mientras que el de Palma muestra cierta congestión respecto de las llegadas, alrededor de las primeras y últimas horas de la mañana, así como de las salidas, a primeras horas de la tarde en fines de semana.
- (87) Los aeropuertos de Fuerteventura y Málaga no presentaron congestión alguna en la temporada de verano 2009.
- (88) En cuanto al aeropuerto de Viena, presenta una importante congestión en algunas franjas horarias, fundamentalmente en las horas punta de la mañana (de 6:40 a 7:55 de la mañana para llegadas y de 8:10 a 9:15 para salidas) y en las horas punta de la tarde (entre las 19:35 y 20:10 para llegadas y entre las 17:30 y 18:15 para salidas). A esto se une el hecho de que el aeropuerto de Viena tiene un horario de operación reducido por motivos medioambientales<sup>27</sup>.
- (89) Según el notificante el hecho de que un aeropuerto como el de Viena se encuentre saturado en algunas franjas horarias, en las que se concentran los

---

<sup>23</sup> La asignación de slots en los aeropuertos de la UE está regulada por el Reglamento 95/1993, del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios. Esta normativa prevé tres tipos de aeropuertos: coordinados, con horarios facilitados y no coordinados.

<sup>24</sup> Los aeropuertos coordinados son aquéllos en los que se supera un determinado volumen de tráfico y en los que para aterrizar o despegar, las compañías aéreas tienen que tener una franja aérea signada por un coordinador, con excepción de los vuelos de Estado, los aterrizajes de emergencia y los vuelos con fines humanitarios. En estos aeropuertos, los slots se asignan dos veces al año (temporadas de verano e invierno de la IATA) por un coordinador, que a la vista de las solicitudes, da prioridad a las aerolíneas con derechos históricos (por haber dispuesto del slot en la temporada anterior) que hayan utilizado dicho slot en un 80% o más durante el día y hora asignado. El resto de los slots se asignan de manera equitativa a las solicitudes, debiéndose asignar el 50% de dichos slots remanentes a nuevos entrantes.

<sup>25</sup> Los aeropuertos con horarios facilitados son aquéllos en los que se aprecia un riesgo de congestión en determinados periodos del día, de la semana o del año, que pueden evitarse con la cooperación voluntaria de las compañías aéreas que presten servicio, para ello se designa un "facilitador de horarios" que hace compatibles los diferentes horarios.

<sup>26</sup> En concreto relativa a la semana del 30 de julio al 5 de agosto de 2009.

<sup>27</sup> El aeropuerto de Viena permanece cerrado por obligación leal entre las 21 y las 4 de la mañana.

vuelos destinados a pasajeros sensibles a los horarios con destinos a capitales europeas que pretenden hacer vuelos de ida y vuelta en el día, no supone una limitación de entrada para otras rutas que, como las implicadas en la operación, se dirigen principalmente a pasajeros que viajan por ocio y con menores restricciones de tiempo y que pueden programarse para horarios en las que no existe ninguna limitación para los vuelos.

- (90) En este sentido se ha manifestado la Comisión en su decisión sobre el asunto M.4439 RYANAIR/AER LINGUS, en el que señaló en relación con la congestión existente en algunos aeropuertos (entre otros, Viena), que los pasajeros que vuelan en las rutas de ocio (como son las implicadas en la operación) están, por lo general, más dispuestos a aceptar horas de vuelo fuera de las horas punta.
- (91) Por último, el notificante señala que existen numerosos competidores actuales o potenciales con capacidad suficiente para incrementar o iniciar su actividad en las rutas relevantes.
- (92) Así, el notificante señala que existen determinados operadores como RYANAIR y GERMANWINGS que son entrantes potenciales para las rutas Ibiza-Salzburgo y Palma de Mallorca-Salzburgo, ya que operan vuelos con origen/destino en Salzburgo y vuelos con origen/destino en Ibiza y Palma de Mallorca. La presencia de dichos operadores en ambos extremos de dichas rutas facilitaría su entrada en ellas, como también lo facilitaría su importancia como marca en Austria, donde se venden la mayor parte de los billetes de estas rutas.
- (93) Otros operadores como EASYJET, SPANAIR, TUIFLY, LAUDA AIR<sup>28</sup>, VUELING o GERMANWINGS son entrantes potenciales para las rutas relevantes con origen/destino Viena, ya que están presentes en dicho aeropuerto y en los diferentes aeropuertos españoles afectados (Palma de Mallorca, Málaga y Fuerteventura).

## **VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN**

- (94) La operación notificada consiste en la adquisición por AIR BERLIN del control exclusivo sobre NIKI, compañía de la que ya es accionista minoritario (24%) y con quien tiene suscrito un acuerdo de código compartido. En España el volumen de negocio de NIKI es muy limitado ([<60] o [<60] millones de euros según el criterio de medición considerado).
- (95) La operación reforzará la posición que AIR BERLIN presenta en el ámbito de la prestación de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros individuales en diferentes rutas entre aeropuertos españoles y austriacos. En concreto, AIR BERLIN incrementará su posición en catorce rutas, en cinco de las cuales adquirirá cuotas superiores al [50-60%], en términos de pasajeros transportados en el año turístico 2009. Son las rutas Ibiza-Salzburgo ([90-100%]), Palma de

---

<sup>28</sup> Filial de AUSTRIAN AIRLINES

Mallorca-Salzburgo ([90-100%]) Palma de Mallorca-Viena ([90-100%]), Málaga-Viena ([60-70%]) y Fuerteventura-Viena ([60-70%]).

- (96) Todas las rutas afectadas por la operación son de carácter eminentemente turístico y en algunos casos, como las rutas Ibiza-Salzburgo y Fuerteventura-Viena se caracterizan por ser muy estrechas ([...] y [...] pasajeros individuales transportados respectivamente en 2009), hecho que determina que el número de operadores que pueden alcanzar la escala mínima eficiente para prestar el servicio tampoco pueda ser elevado.
- (97) Las elevadas cuotas resultantes de la operación se ven contrarrestadas por distintos factores como la expugnabilidad de las rutas dada la existencia de competidores actuales y potenciales con capacidad suficiente para incrementar o iniciar su actividad en las rutas relevantes y la existencia de capacidad disponible en los aeropuertos afectados, sin perjuicio de que haya restricciones en algunas de las franjas horarias más atractivas.
- (98) Junto a ello es preciso mencionar la elasticidad de la demanda, dada la naturaleza turística de las rutas, que podría alterar la estructura competitiva mencionada ante un eventual incremento de los precios.
- (99) En la ruta Ibiza-Salzburgo, la cuota resultante de la operación ([90-100%]) es resultado de su carácter reducido y estacional ([...] pasajeros y solamente en verano) que hace inviable económicamente la existencia de competidores. Dicha cuota se corresponde en la práctica con la posición de NIKI ([80-90%]) siendo la posición previa de AIR BERLIN más reducida ([10-20%]).
- (100) La ruta Palma de Mallorca-Salzburgo es de pequeño tamaño ([...] pasajeros) y hasta la actual temporada de verano de 2010 solamente ha sido prestada por NIKI ([90-100%]), por lo que la operación no produce incremento de cuota de mercado alguna.
- (101) En la ruta Palma de Mallorca-Viena, la adición de cuota de mercado es escasa ([0-10%]) ya que, en la práctica, el que presta fundamentalmente el servicio es NIKI ([80-90%]). El [0-10%] restante se reparte entre el grupo LUFTHANSA ([0-10%]), incluyendo sus cuotas y las de sus filiales, GERMANWINGS y SWISS INTERNATIONAL) e IBERIA ([0-10%] incluyendo VUELING), que estarían en condiciones de incrementar su presencia en la ruta dada la existencia de slots disponibles en dichos aeropuertos, a pesar de presentar ciertas restricciones en algunas franjas horarias (horas punta), que no afectarían a los vuelos dirigidos a pasajeros que viajan por ocio., menos sensibles al tiempo.
- (102) En la ruta Málaga-Viena, la cuota resultante de la operación es del [60-70%], que se vería reducida al [50-60%] al considerar el aeropuerto de Bratislava en el área de captación del aeropuerto de Viena. El [30-40%] restante se repartiría entre, al menos, cinco compañías, entre las que destacan el grupo LUFTHANSA ([10-20%], incluyendo SWISS INTERNATIONAL), IBERIA ([0-10%]) o AUSTRIAN AIRLINES ([0-10%]). Al incluir el aeropuerto de Bratislava, se considerarían las actividades en la ruta de otro operador, SKYEUROPE ([10-20%]) que vuela a Málaga desde ese aeropuerto y con una cuota del [10-20%].

- (103) Dichos operadores están en condiciones de incrementar su presencia en la ruta dada la existencia de slots disponibles en Viena y la ausencia total de congestión en Málaga. Bratislava es un aeropuerto con horarios facilitados y por tanto no dispone de un sistema de slots.
- (104) La ruta Fuerteventura-Viena es muy estrecha ([...] pasajeros en 2009) lo que condiciona el número de competidores presentes en ella. La cuota conjunta ([60-70%]) se corresponde en la práctica con la posición de NIKI ([50-60%]) mientras que la presencia de AIR BERLIN es más reducida ([10-20%]). AUSTRIAN AIRLINES que es el único competidor ([30-40%]), y únicamente en verano (cuota del [70-80%] en la temporada de verano 2009) estaría en condiciones de incrementar su presencia en la ruta dada la existencia de slots disponibles en Viena y la ausencia total de congestión en Fuerteventura.
- (105) En conclusión, con independencia de que las cuotas de la entidad resultante sean significativas, la presión competitiva que ejercen los distintos competidores actuales o potenciales y el elevado dinamismo existente en los mercados afectados dificultan que la entidad resultante vea incrementada su capacidad para actuar de forma unilateral en las rutas afectadas.
- (106) Por último, las autoridades de competencia alemana y austriaca han valorado previamente la operación y no han detectado problemas de competencia, aprobando la operación en primera fase.
- (107) Teniendo en cuenta todo lo anterior, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en los mercados analizados, por lo que es susceptible de ser aprobada en primera fase sin compromisos.

## **IX. PROPUESTA**

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