



RESOLUCIÓN (Expte. C-0167/09, AIR BERLIN/NEGOCIO CITY CARRIER DE TUI TRAVEL)

CONSEJO

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente
D. Fernando Torremocha García-Sáenz, Vicepresidente
D. Emilio Conde Fernández-Oliva, Consejero
D. Miguel Cuerdo Mir, Consejero
D^a Pilar Sánchez Núñez, Consejera
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera

En Madrid, a 7 de octubre de 2009.

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 por AIR BERLIN PLC & CO LUFTVERKEHRS KG del Negocio City Carrier de HAPAG-LLOYD FLUGGESELLSCHAFT mbH y HAPAG-LLOYD EXPRESS GmbH, filiales de TUI TRAVEL PLC, (Expte. C/0167/09), actuando como Ponente el Consejero D. Julio Costas Comesaña 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 concentración en primera fase.

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/0167/09 AIR BERLIN / Negocio City Carrier de TUI TRAVEL

- (1) Con fecha 28 de julio de 2009 ha tenido entrada en la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) formulario ordinario de notificación relativo a la operación de concentración económica consistente en la toma de control exclusivo por AIR BERLIN PLC & CO LUFTVERKEHRS KG del Negocio City Carrier (NCC) de HAPAG-LLOYD FLUGGESELLSCHAFT mbH (HLF) y HAPAG-LLOYD EXPRESS GmbH (HLX), filiales de TUI TRAVEL PLC.
- (2) Dicha notificación ha sido realizada por Air Berlín, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante “LDC”) por superar el umbral establecido en el artículo 8.1.a) de la citada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia.
- (3) El artículo 57.2.c) de la LDC establece que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia 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 LDC 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) De acuerdo con lo estipulado en el 9.6 de la LDC, la notificante solicita que se levante la suspensión de la ejecución de la concentración.
- (6) Con fecha 30 de julio de 2009 esta Dirección de Investigación remitió a la notificante un requerimiento de información, en aplicación de los artículos 37.2.b) y 55.5 de la Ley 15/2007, que fue contestado el 10 de agosto de 2009. Posteriormente con fecha 12 de agosto de 2009 se remitió un nuevo requerimiento de información, que fue respondido el 19 de agosto de 2009.
- (7) Adicionalmente, con fechas 3 y 25 de agosto de 2009 esta Dirección de Investigación solicitó a la Entidad Pública Empresarial de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), información necesaria para resolver el expediente de referencia, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 39.1 de la Ley 15/2007. Las respuestas a ambos requerimientos tuvieron entrada, de forma conjunta, el 9 de septiembre de 2009.
- (8) En virtud de lo dispuesto en el artículo 37.1.b) de la Ley 15/2007, se suspendió el transcurso de los plazos máximos para resolver el expediente de referencia, en la medida en que la información requerida contenía elementos de juicio necesarios para que la Comisión Nacional de la Competencia pudiera valorar la operación de concentración notificada.

- (9) Según lo anterior, la fecha límite para resolver el expediente en primera fase es el 8 de octubre de 2009, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (10) La operación de concentración consiste en la toma de control exclusivo por AIR BERLIN PLC & CO LUFTVERKEHRS KG del Negocio City Carrier (NCC)¹ de HAPAG-LLOYD FLUGGESELLSCHAFT mbH (HLF) y HAPAG-LLOYD EXPRESS GmbH (HLX), filiales de TUI TRAVEL PLC.
- (11) En el escrito originalmente presentado como notificación, además de la concentración, tenían lugar dos operaciones relacionadas, que de acuerdo con la notificante, no suponían concentraciones en el sentido de la LDC. Por un lado, la adquisición de una participación del 19,9% en TUIFLY GROUP GMBH (NewCo)² por Air Berlín y, por otro, la adquisición de una participación del 17,5% en Air Berlín por TUI AG o por una filial de TUI TRAVEL (Leibniz Service GMBH).
- (12) Sin embargo, el Bundeskartellamt, en su Decisión de fecha 7 de septiembre de 2009 (caso N^o B9 – 56/09) recoge que la operación originalmente notificada se modificó mediante escrito de 5 de agosto de 2009, de forma que:
- Leibniz Service GMBH, pretende adquirir una participación minoritaria del 9,9% del capital social de Air Berlin PLC.
 - Air Berlin PLC pretende adquirir indirectamente una participación por el mismo porcentaje en el capital social de TUIfly-Group GmbH, de futura constitución (en lo sucesivo, también denominada “NewCo”), la cual será controlada por Leibniz e indirectamente por TUI Travel.
- Posteriormente, con fecha 21 de septiembre de 2009, el notificante comunicó a esta Dirección de Investigación que la operación inicialmente notificada quedaba modificada del siguiente modo:
- TUI AG (o Leibniz) únicamente adquirirá un 9,9% en Air Berlín PLC y en las siguientes condiciones: (a) TUI AG no ejercerá los derechos de voto de su 9,9% en Air Berlín PLC y (b) TUI AG no tendrá derecho a nombrar ningún miembro del Consejo de Air Berlín PLC.
 - Air Berlín PLC no adquirirá participación alguna en NewCo.
- (13) La operación se estructura a través de un Contrato de Cesión de Negocio suscrito por Air Berlín PLC, HLF y HLX con fecha 27 de marzo de 2009 que prevé la cesión del NCC con efectos desde el 25 de octubre de 2009.

¹ El negocio chárter de TUIFly seguirá siendo explotado por HLF como proveedor de servicios en nombre de TUI Deutschland.

² NewCo es una sociedad recientemente constituida llamada TUIFLY GROUP GMBH a la cual serán transferidas todas las acciones de HLF y HLX.

- (14) Además del Contrato de Cesión de Negocio, se ha suscrito un acuerdo marco de “wet lease” (Acuerdo Marco ACMIO) para el suministro en exclusiva de aviones, tripulación, mantenimiento, etc. por parte de Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH a Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG por un período inicial de [superior a cinco]³ años con posibilidades de renovación por [inferior/igual a cinco años] años en dos ocasiones.
- (15) Esta Dirección de Investigación considera que este acuerdo no constituye una restricción accesoria a la operación notificada en el sentido del artículo 10.3 de la Ley 15/2007, en la medida en que excede de lo considerado razonable para la realización de la concentración, por lo que no se considerará parte de la misma, quedando sujeto a lo previsto en el capítulo I de la Ley 15/2007 sobre conductas prohibidas.
- (16) La operación ha sido notificada, además de ante la Comisión Nacional de la Competencia, ante las autoridades de Alemania, Portugal, Italia y Austria y todas ellas han resuelto aprobar sin condiciones la operación.

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

- (17) 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, por no alcanzar los umbrales⁴ descritos en su artículo 1.
- (18) 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.

III. PARTES DE LA OPERACIÓN

III.1. AIR BERLIN PLC (AIR BERLIN)

- (19) Air Berlin es el socio principal de la sociedad comanditaria alemana AIR BERLIN PLC & Co. Luftverkehrs KG. Air Berlin cotiza en la Bolsa de Frankfurt, con el 67,04% de su capital en flotación libre y el resto repartido entre siete socios.
- (20) Air Berlín es una compañía aérea miembro de la IATA (International Air Transport Association) que opera rutas de corto y medio recorrido en Europa y, desde la adquisición de LTU⁵, ha ampliado su oferta a destinos de largo recorrido. A fecha 31 de

³ Se indica entre corchetes aquella información cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

⁴ El volumen de negocios combinado a escala mundial de las dos empresas no alcanzó los 5.000 millones de euros (umbral 1.2 del Reglamento de Concentraciones) y, aunque el volumen de negocios combinado a escala mundial fue superior a 2.500 millones de euros, las condiciones del artículo 1.3 del reglamento de concentraciones no se alcanzan ya que concretamente el NCC no generó un volumen de negocios superior a 25 millones de euros en 3 estados miembros diferentes.

⁵ N-07044 AIR BERLIN / LTU, mediante ORDEN EHA/3067/2007, de 3 de octubre, se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de septiembre de 2007, por el que, conforme a lo dispuesto en la letra a) del apartado 1, del artículo 17 de la antigua LDC (Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia), se decide no oponerse a la operación de concentración económica consistente en la adquisición por parte de Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG del control exclusivo sobre Loma-Beteiligungsgesellschaft mbH.

diciembre de 2008 Air Berlín disponía de una flota de 125 aviones (sin tener en esta cifra en cuenta los aviones de Nikki Luftfahrt GMBH) y transportó durante ese año 2008 a 28,6 millones de pasajeros. Aunque Air Berlín ofrece vuelos directos, su actividad principal en España se centra en emplear su hub en Palma de Mallorca para hacer escala. Ofrece vuelos diarios a este destino nacional desde 20 aeropuertos europeos, principalmente alemanes, y posteriormente redistribuye a estos pasajeros en diferentes vuelos de conexión, por lo general, optimizando los tiempos de espera.

- (21) Adicionalmente, Air Berlín presta servicios de carga y de mantenimiento de aeronaves.
- (22) La facturación de Air Berlín en el último ejercicio económico⁶ de acuerdo con los criterios⁷ empleados en varios precedentes⁸ nacionales y comunitarios es, según la notificante, la siguiente:

FACTURACIÓN DE AIR BERLIN EN 2008 (MILLONES €)			
Ámbito	Criterio Punto Partida	Criterio Punto de Venta	Criterio 50/50
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
UE	[>250]	[>250]	[>250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación.

III.2. Negocio City carrier (NCC) de TUIfly

- (23) TUIfly pertenece a TUI Travel PLC (TUItravel) que es una sociedad que cotiza en Bolsa de Londres y está controlada por TUI AG.
- (24) Las actividades de TUIfly en el ámbito del transporte aéreo están divididas en dos ramas de negocio: el NCC, objeto de la operación y el Negocio Charter (NCH), que seguirá siendo operado por TUIfly tras la operación.
- (25) Mediante el NCC, TUIfly opera algunas rutas domésticas alemanas y rutas entre ciudades alemanas y extranjeras. Ofrece servicios de transporte aéreo mediante venta de asientos individuales a clientes finales (sólo asiento) y en menor medida a tour-operadores asociados (pertenecientes al grupo TUI) y tour operadores independientes.

⁶ De 1 de enero de 2008 a 31 de diciembre de 2008.

⁷ Estos criterios se basan en: la atribución de la mitad del precio de cada billete al país de origen del vuelo y la otra mitad del precio de cada billete al país de destino del vuelo (criterio 50/50), la atribución de la totalidad del precio del billete al país desde el que se origina el vuelo (criterio del punto de origen) o bien la atribución del importe del billete al país desde donde se adquiere el billete (criterio del punto de venta).

⁸ Casos nacionales, en los que se han empleado los criterios: C-0091/08 IBERIA / VUELING / CLICKAIR, C-04408 AIR BERLIN/ CONDOR N-07044 AIR BERLIN/LTU. Casos comunitarios, entre otros: M-4439 Ryanair /Air Lyngus, M.1354 –SAirGroup/LTU, M.1494 – Sair Group/AOM, M.857 – British Airways/Air Liberté, M.616 – Swissair/Sabena (II), M.259 British Airways/TAT, M.157 - Air France/Sabena.

- (26) Mediante el Negocio Charter (NCH), TUIfly opera algunas rutas entre ciudades alemanas y destinos vacacionales. La capacidad ofertada en el NCH de TUIfly es en su mayoría utilizada para ofrecer paquetes vacacionales de TUI Deutschland y de otros tour operadores asociados. También se venden plazas a tour operadores independientes y a clientes finales como ventas de sólo asiento.
- (27) TUIfly es, de acuerdo con su página web, www.tuifly.com, la tercera compañía alemana en tamaño, después de Lufthansa y Air Berlin y posee una flota de 44 aviones que transportan 10,5 millones de pasajeros al año. Ofrece 74 destinos en 16 países diferentes.
- (28) Los aeropuertos españoles a los que vuela TUIfly son: Mallorca, Menorca, Valencia, Jerez de la Frontera y Málaga⁹. La rama de negocio NCC de TUIfly ofrece sus servicios principalmente a través de la venta de asientos individuales a consumidores finales¹⁰ y todos sus vuelos son de tipo regular. El NCC opera rutas domésticas alemanas y rutas de corto y medio radio entre ciudades alemanas y destinos extranjeros. Concretamente el NCC ofrece un total de 32 destinos en ciudades fuera de Alemania situados en 13 países diferentes. Además, el NCC de TUI realiza servicios de carga, principalmente postal dentro de Alemania y, de acuerdo con la notificante, no tiene clientes a los que preste servicios de transporte aéreo de mercancías en España.
- (29) La facturación del NCC en el último ejercicio económico¹¹ de acuerdo con los tres criterios empleados en los precedentes nacionales y comunitarios señalados es, según la notificante, la siguiente:

FACTURACIÓN DE NCC EN 2008 (MILLONES €)			
Ámbito	Criterio Punto Partida	Criterio Punto de Venta	Criterio 50/50
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
UE	[>250]	[>250]	[>250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación.

IV. MERCADOS AFECTADOS

- (30) El ámbito principal en que se enmarca la presente operación es el sector de servicios de transporte aéreo de pasajeros, actividad en la que están presentes tanto la adquirente Air Berlín como el negocio adquirido. Otros mercados afectados por la operación son:

⁹ Información extraída de su página web.

¹⁰ La venta de asientos a tour operadores asociados e independientes asciende al 4% de su facturación total.

¹¹ De 1 de octubre de 2007 a 30 de septiembre de 2008.

- mantenimiento y servicios técnicos. Si bien TUIfly presta este tipo de servicios tanto a aviones de su propia flota como a terceros, el solapamiento entre las partes se limitaría al aeropuerto de Dusseldorf y de acuerdo con la notificante estos servicios no son parte del NCC, por lo que no serán considerados como un mercado relevante a los efectos de la operación.
- Servicios de carga. Teniendo en cuenta las delimitaciones de mercado consideradas en los precedentes¹² a este respecto, que consideran que a nivel intraeuropeo los transportes de mercancías incluyen no solo el avión sino también el transporte por carretera y otros medios, la cuota de mercado de las partes es muy reducida (según la notificante en torno al [0-10] %), por lo que no se considerará un mercado relevante en la presente operación.

Transporte aéreo de pasajeros

Rutas

- (31) Las autoridades nacionales¹³ y comunitarias¹⁴ han considerado que cada ruta o grupo de rutas de transporte aéreo regular de pasajeros configura su propio mercado de producto y geográfico (lo que es conocido como el enfoque origen-destino o enfoque OD), en el que se incluyen todas aquellas alternativas de conexión entre los puntos de origen y destino que pueden ser consideradas sustituibles.
- (32) En este sentido, cada ruta o grupo de rutas, según los precedentes señalados, comprendería (i) los vuelos directos entre el punto de origen y destino; (ii) los vuelos directos de áreas de captación que se solapen significativamente con el área de los aeropuertos afectados; (iii) los vuelos indirectos que puedan sustituir a los directos.
- (33) Desde el punto de vista de la demanda, para cada ruta, la sustituibilidad entre aeropuertos y entre vuelos directos e indirectos dependerá de lo que el pasajero potencial esté buscando en términos de precio, horario, frecuencia en los vuelos y acceso al aeropuerto.
- (34) Según la notificante, existen 4 rutas en relación con España en las que se solapan las partes: Colonia-Málaga (GCN-AGP), Colonia-Valencia (GCN-VLC), Stuttgart- Málaga (STR-AGP) y Stuttgart-Valencia (STR-VLC). Además de éstas, hay una ruta adicional que sólo sirve el NCC (es decir, no existe solapamiento). Se trata de la ruta Memmingen-Allgau (FMM) con Valencia (VLC)¹⁵.

¹² M.5440 - LUFTHANSA / AUSTRIAN AIRLINES M.5403 - LUFTHANSA / BMI M.5335 - LUFTHANSA / SN AIRHOLDING (BRUSSELS AIRLINES) M.5335 - LUFTHANSA / SN HOLDING (BRUSSELS AIRLINES) M.5181 - DELTA AIRLINES / NORTHWEST AIRLINES M.5141 - KLM / MARTINAIR

¹³ Ver casos C/0024/07 EASYJET/GB, AIR BERLIN-LTU (N-07044 del SDC y C-105/07 del TDC), N-06118 TAP / PORTUGALIA, N-240 HESPERIA/IBERIA/ BINTER CANARIAS; N-178 AIR NOSTRUM/BINTER MEDITERRANEO; N-253 EASY JET/ NEWGO 1/GO FLY.

¹⁴ Entre otros, en los casos M.5364 Iberia/Clickair/Vueling, M.4439 Ryanair/Aer Lingus, M.3940-Lufthansa/Eurowings, M.3770-Lufthansa/Swiss, M. 3280 Air France/KLM, M.2672-SAS/Spanair y M.2041-United/US Airways.

¹⁵ Memmingen-Allgau (FMM)- Valencia(VLC) fue abierta por primera vez por TUIfly en verano de 2008 siendo el único operador que la servía. Esta ruta se ha operado durante las temporadas de verano 2008 y verano 2009 (en invierno no se opera) y durante el año turístico 2008 tuvo 5.844 pasajeros. El aeropuerto de Memmingen-Allgäu es de tipo regional y en él, además del NCC, opera Ryanair con vuelos

- (35) De acuerdo con la notificante, la gran mayoría de los clientes de AIR BERLIN y TUI 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.
- (36) Además, el propio funcionamiento del sector, que organiza la demanda de slots en temporada de verano y de invierno, hace que en los precedentes señalados se considerara conveniente analizar separadamente las temporadas de verano e invierno, dejando abierta la posibilidad de diferenciar el mercado de producto por temporadas.

Sustituibilidad entre aeropuertos

- (37) La notificante afirma que existe sustituibilidad entre aeropuertos alemanes en los casos de Dusseldorf-Colonia/Bonn- Dusseldorf/Weeze-Dortmund así como entre los aeropuertos de Stuttgart-Karlsruhe/Baden-Baden. En el caso de aeropuertos españoles, interpreta que la sustituibilidad se da entre los aeropuertos de Valencia-Alicante-Murcia y también en Málaga-Granada.
- (38) Los antecedentes nacionales y comunitarios citados consideran que pares de rutas de dos aeropuertos son substitutivos entre sí cuando las áreas de captación de dichos aeropuertos se solapan de manera significativa. En general, el proxy de referencia usado es que las distancias entre aeropuertos no superen los 100 km. y 1 hora en tiempo de viaje aunque puede ser conveniente también analizar la sustituibilidad desde el punto de vista de la oferta y del de la demanda.
- (39) Desde el punto de vista de la demanda se analiza el tiempo total de viaje, qué proporción sobre el total del viaje supondría el desplazamiento desde un aeropuerto más alejado, si predomina en la ruta un cliente tipo ocio o bien tipo Business, el coste del viaje, las frecuencias, horarios, duración de los vuelos, calidad del servicio, etc.
- (40) Desde el punto de vista de la oferta se toma en consideración el tipo de servicio prestado por la compañía aérea y la disponibilidad de slots en los aeropuertos, entre otras cuestiones.
- (41) En el presente caso, tomando grupos de aeropuertos¹⁶ y comparando el aeropuerto principal (donde se solapan las partes) con los aeropuertos secundarios propuestos como substitutivos del principal por la notificante:
- La ciudad/aeropuerto de Colonia¹⁷: desde el aeropuerto de Dusseldorf al centro de ciudad de Colonia hay 51 Km que se recorren en 44 minutos de transporte

a 11 destinos europeos incluyendo Alicante, Reus y Girona. Dado que se trata de un trayecto recién inaugurado con un número de pasajeros muy pequeño pero sobre todo, dado que la adquisición de esta ruta por Air Berlín sólo supone un cambio en la titularidad del único operador que ofrece este vuelo, no se considerará como un mercado relevante a los efectos de la presente operación.

¹⁶ Todas las estimaciones en distancia y tiempos han sido aportadas por la notificante, en base a www.viamichelin.es para la sustituibilidad de Colonia/Bonn, Google Maps para la sustituibilidad de Stuttgart con Karlsruhe, página Web de Alsa para autobuses de Alicante y página Web de AENA para los autobuses del aeropuerto de Murcia.

¹⁷ En el caso AIR BERLIN /LTU, el extinto TDC aceptó que el aeropuerto de Colonia tiene como substitutivo intermedio a Dusseldorf, pero que Dusseldorf/Weeze y Dortmund, en todo caso, serían aeropuertos substitutivos lejanos.

privado y 38 minutos de transporte público en tren. En el caso del aeropuerto de Dusseldorf/Weeze, desde éste al centro de ciudad de Colonia hay 114 Km que se recorren en 1 hora 11 minutos de transporte privado y 1 hora y 46 minutos de transporte público. En el caso del aeropuerto de Dortmund, desde éste al centro de ciudad de Colonia hay 105 Km que se recorren en 1 hora 15 minutos de transporte privado y 1 hora y 43 minutos de transporte público. Si la ciudad destino es Bonn en todos los casos tanto las distancias como los tiempos de traslado son superiores. Estos datos orientan hacia la conclusión de que, en principio, de todos estos aeropuertos secundarios tan sólo el aeropuerto de Dusseldorf debería considerarse sustitutivo del de Colonia/Bonn¹⁸.

- La ciudad/aeropuerto de Stuttgart: desde el aeropuerto de Karlsruhe/Baden-Baden al centro de ciudad de Stuttgart hay 113 Km que se recorren en 1 hora y 20 minutos de transporte privado y 1 hora 50 minutos de transporte público en tren y autobús. De acuerdo con la regla de 100 Km y una hora de trayecto, no se darían las circunstancias para que se pueda considerar a este aeropuerto sustitutivo del anterior.
- La ciudad/aeropuerto de Valencia¹⁹: desde el aeropuerto de Alicante al centro de ciudad de Valencia hay 197 Km que se recorren en 2 horas de transporte privado y 3 horas de transporte público. En el caso del aeropuerto de Murcia, desde éste al centro de ciudad de Valencia hay 219 Km que se recorren en 2 horas 23 minutos de transporte privado y 4 horas y media de transporte público. Por lo tanto, ninguna de las alternativas propuestas por la notificante se mantiene en el rango de 100km y una hora de transporte. Es decir, ninguno de los aeropuertos podría considerarse sustitutivo del de Valencia.
- La ciudad/aeropuerto de Málaga: desde el aeropuerto de Granada al centro de ciudad de Málaga hay 109 Km que se recorren, de acuerdo con la notificante, en 1 hora 20 minutos de transporte privado y 45 minutos de transporte público, en este caso autobús. Sin embargo, en las búsquedas realizadas por Internet, desde esta Dirección de Investigación no se ha encontrado ningún autobús que tarde menos de hora y media. Todo esto hace concluir que el aeropuerto de Granada difícilmente podría considerarse sustitutivo del de Málaga en el presente caso.

¹⁸ Nótese que el Bundeskartellamt, en su Decisión sobre la operación notificada en Alemania, ha considerado que se encuentran en la misma zona de captación todos los aeropuertos de la cuenca del Ruhr, esto es, los aeropuertos de Colonia/ Bonn, Düsseldorf, Dortmund y Niederrhein. Probablemente su decisión se basa en que el centro de esa zona se encuentra el aeropuerto principal de Dusseldorf, y trazando alrededor de él una circunferencia, se encuentran los aeropuertos citados. Esta Dirección de Investigación, a los efectos de la operación de referencia, no comparte esta consideración, dado que el aeropuerto afectado por la presente operación en España es el aeropuerto de Colonia/Bonn, que se encuentra muy alejado de los citados aeropuertos, como se aclara en el presente informe.

¹⁹ El extinto TDC, en el caso AIR BERLIN/LTU consideró que el aeropuerto de Alicante tiene como sustituto intermedio a Valencia y Murcia. Hay que destacar que en el presente caso, a diferencia del precedente, no se analiza el aeropuerto de Alicante sino el de Valencia.

Vuelos directos/indirectos

- (42) Los antecedentes nacionales y comunitarios señalan que, para vuelos de media duración en los que no haya muchas frecuencias diarias alternativas, un vuelo indirecto, a pesar de tener escala, puede ser sustitutivo de uno directo si se tienen en cuenta diferentes factores entre los que se encuentra la duración total del viaje..
- (43) Como se ha citado anteriormente, Air Berlín es una compañía que opera en España mediante su hub de Palma de Mallorca, de modo que gran cantidad de sus vuelos presentan escalas en este aeropuerto, pero se realizan de forma optimizada, de forma que no suponen un retraso significativo para el pasajero. El negocio adquirido, por el contrario, sólo ofrece a sus pasajeros vuelos directos.
- (44) En el presente caso, sólo en una de las rutas afectadas se produce un solapamiento entre vuelos directos (Colonia-Málaga); en los otros tres casos son solapamientos de vuelos directos de NCC con indirectos de Air Berlín vía Palma de Mallorca.
- (45) Por otra parte, los vuelos indirectos de sus competidores (como Iberia, Lufthansa, etc.) no tienen sus escalas optimizadas, por lo que con frecuencia no constituyen una alternativa significativa de cara a los pasajeros para los vuelos directos e indirectos de las partes. Este hecho se manifiesta en que, como se verá posteriormente, las altas cuotas en términos de frecuencia, no tienen reflejo en el número de pasajeros que transportan.

Ventas individuales / ventas a tour-operadores

- (46) Los antecedentes nacionales y comunitarios citados han venido diferenciando entre las ventas de billetes a pasajeros individuales ("sólo-asiento") y ventas a tour-operadores sobre la base, entre otras razones, de que las plazas vendidas a tour-operadores, en la medida en que son adquiridas por el consumidor final a través de paquetes turísticos, no son suficientemente sustitutivas de las ventas de plazas individuales como para pertenecer al mismo mercado relevante.
- (47) No obstante, dichos precedentes también han indicado que dichos paquetes turísticos que incluyen vuelos en las rutas afectadas ejercen cierta presión competitiva sobre las ventas a pasajeros individuales.
- (48) La notificante afirma que, dado que las ventas de Air Berlin a tour operadores españoles son reducidas ([...] millones de euros en 2008, lo que representa un [0-10] % de la facturación en Europa de Air Berlín) y que el negocio adquirido no oferta asientos en aviones a los tour operadores españoles, las ventas a tour operadores no son un mercado afectado.

Conclusión

- (49) A la vista de lo anterior y a los efectos de la presente operación, esta Dirección de Investigación analizará²⁰ los mercados de transporte aéreo de pasajeros en las siguientes rutas entre Alemania y España:
- Colonia- Málaga
 - Colonia-Valencia
 - Stuttgart- Málaga y
 - Stuttgart- Valencia

V. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

V.1. Características

- (50) En el mercado de transporte aéreo de pasajeros se puede diferenciar entre operadores de bajo coste y operadores de bandera. Estos últimos tienen menor capacidad para competir vía precio en un elevado número de rutas por un periodo sostenido de tiempo, puesto 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 (RYANAIR, EASYJET) como, por ejemplo, salas VIP, tarjetas de fidelización de cliente, oferta de comidas y prensa gratuita a bordo, etc.
- (51) Entre ambos tipos de compañías se encuentran Air Berlín, Spanair, etc., que combinan un precio relativamente bajo de venta de sus pasajes con ciertos servicios al pasajero.
- (52) Por su parte, TUIfly es una aerolínea verticalmente integrada con el tour operador TUI, por lo que vende parte de sus billetes a través de esta modalidad y el resto los ofrece en venta individual a un precio bastante reducido.
- (53) Por último, algunas compañías de bandera también participan en aerolíneas de bajo coste: LUFTHANSA controla GERMANWINGS.
- (54) Si se observa el tráfico de vuelos entre España y Alemania, conforme a datos aportados por AENA, entre la temporada IATA de verano 2007 e invierno 2007-2008 se transportaron algo más de 22 millones de pasajeros, de los cuales el 72,3% (casi 16 millones) viajaron en verano.
- (55) Air Berlín y TUIfly se encuentran entre las tres principales compañías aéreas que realizaron estos vuelos, tanto en invierno (primer y segundo operadores con [30-40]% y

²⁰ En el estudio de estas rutas se considerará que el aeropuerto de Dusseldorf es sustitutivo del aeropuerto de Colonia/Bonn y se analizará el número total de pasajeros transportados (sin diferenciar entre los que contratan a través de tour-operadores y los que adquieren "sólo asiento"). Por otra parte, dados los problemas para la obtención de datos diferenciados entre vuelos directos e indirectos, tanto por parte de AENA como de la notificante, y teniendo en cuenta que las conclusiones del análisis no varían, en el estudio del peso relativo de los operadores en cada una de estas rutas se han considerado vuelos directos e indirectos.

[10-20]% de los pasajeros, respectivamente, como en verano (primer y tercer operadores con [30-40]% y [10-20]%, respectivamente).

- (56) La tercera compañía en ese listado es Condor²¹ Otras compañías aéreas relevantes entre las que realizan vuelos entre España y Alemania son Lufthansa²², Ryanair²³, Iberia²⁴, EasyJet²⁵, Germanwings²⁶ y Spanair²⁷.
- (57) Por otra parte, los vuelos a los destinos turísticos de Islas Baleares y Canarias tienen una gran importancia relativa. Así, de los casi 16 millones de pasajeros transportados entre ambos países en el verano de 2007, 10 millones fueron entre Alemania y las islas (de ellos, 7 millones corresponden a las Islas Baleares y 3 millones a las Islas canarias) de modo que los vuelos entre la Península y Alemania acumularon el 37,7% de los pasajeros.
- (58) Es precisamente en los vuelos entre la Península y Alemania (donde se encuentran las rutas afectadas) en los que las partes de la operación no ocupan una posición tan destacada en términos de pasajeros transportados. Los datos aportados por AENA muestran que en la temporada de verano de 2007, Air Berlín ocupó el segundo lugar ([10-20]% de cuota en pasajeros) después de Lufthansa ([20-30]%) y la adquirida ocupó la novena posición²⁸ ([0-10]% de cuota). Así, incluso en la temporada de invierno 2007/2008, considerando los vuelos entre Alemania y la Península, Air Berlín ocupó la cuarta posición ([10-20]% de pasajeros transportados) tras Lufthansa ([20-30]%), Ryanair [10-20]% e Iberia [10-20]% y la adquirida fue la undécima compañía en número de pasajeros transportados, con el [0-10]%. Entre ambas se situaron Easyjet, Spanair, Germanwings, Clickair, Condor y LAN Airlines, con cuotas entre el [0-10]% y el [0-10]%. .

V.2. Estructura de la oferta²⁹

V.2.1 Ruta Colonia-Málaga

- (60) El número de pasajeros de esta ruta se ha mantenido estable en los tres últimos años, con ligeras subidas y bajadas, alrededor de [...] pasajeros, considerando estrictamente el aeropuerto de Colonia o, si se considera una zona de captación mayor, incluyendo a Dusseldorf como aeropuerto sustitutivo de Colonia, estable, pero con un ascenso importante en el último año, hasta situarse en [...] pasajeros.

²¹ Condor ocupa el tercer lugar en invierno con un [10-20]% de cuota de mercado ([...] pasajeros) y el segundo lugar en verano, con un [10-20]%de cuota ([...] pasajeros).

²² Cuota de Lufthansa en verano del [0-10] % ([...] pasajeros) y en invierno del [10-20]% ([...] pasajeros).

²³ Cuota de Ryanair en verano del [0-10] % ([...]pasajeros) y en invierno del [0-10] % ([...]pasajeros).

²⁴ Cuota de Iberia en verano del [0-10] % ([...]pasajeros) y en invierno del [0-10] % ([...]pasajeros).

²⁵ Cuota de EasyJet en verano del [0-10] % ([...]pasajeros) y en invierno del [0-10] % ([...]pasajeros).

²⁶ Cuota de Germanwings en verano del [0-10] % ([...]pasajeros) y en invierno del [0-10]% ([...]pasajeros).

²⁷ Cuota de Spanair en verano del [0-10] % ([...]pasajeros) y en invierno del [0-10] % ([...]pasajeros).

²⁸ Tras Ryanair ([10-20]%), Iberia ([10-20]%), EasyJet ([0-10] %), Spanair ([0-10] %), Condor ([0-10] %) y Germanwings ([0-10] %).

²⁹ Todas las cifras aportadas en esta sección proceden de la notificación.

- (61) La mayoría de pasajeros viaja en verano. De hecho la estacionalidad ha ido en aumento en los tres últimos años, desde el [60-70]% en 2006 hasta el [70-80]% en el año turístico 2008.
- (62) Los vuelos de NCC en el año turístico 2008 son todos directos, mientras que Air Berlín transportó a la mayoría de sus pasajeros de forma también directa³⁰.
- (63) Teniendo en cuenta la ruta más estrecha, es decir, estrictamente la que incluye los dos pares de aeropuertos donde se solapan las partes (aeropuertos de Colonia y de Málaga) las cuotas de las partes en pasajeros son las siguientes:

RUTA COLONIA-MÁLAGA						
	año 2008		invierno 07-08		verano 08	
	nº pasajeros	cuota	nº pasajeros	cuota	nº pasajeros	cuota
AIR BERLIN	[...]	[70-80]%	[...]	[80-90]%	[...]	[70-80]%
NCC	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%	[...]	[20-30]%
Cuota conjunta	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%
TOTAL	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: notificación

- (64) La cuota de la entidad resultante después de la operación sería de un [90-100]%, de los que entre [20-30] puntos porcentuales corresponden a la adquirida. El [0-10]% restante corresponde a Lufthansa, que transportó en ese año [...] pasajeros que viajaron vía indirecta.
- (65) Por otro lado, considerando un área mayor e incluyendo el aeropuerto de Dusseldorf en el área de captación del aeropuerto de Colonia/Bonn, la entidad resultante también alcanzaría prácticamente el monopolio ([90-100]%), siendo la adición de cuotas de [0-10] puntos porcentuales ([...] pasajeros de NCC frente a los [...] de Air Berlín).

RUTA COLONIA/DUSSELDORF-MÁLAGA						
	año 2008		invierno 07-08		verano 08	
	nº pasajeros	cuota	nº pasajeros	cuota	nº pasajeros	cuota
AIR BERLIN	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%
NCC	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Cuota Conjunta	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%
TOTAL	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: notificación

- (66) Antes de 2008 Air Berlín era el monopolista en esta ruta, transportando más de [...] pasajeros durante 2006 y 2007³¹. A raíz de la aparición de TUIfly como competidor, en

³⁰ De los [...] pasajeros de Air Berlín en la ruta CGN-AGP en el año turístico 2008, el [80-90]% (es decir, [...] pasajeros) viajaron vía directa.

³¹ En el último año turístico, 2008, se produjo un importante aumento de pasajeros en esta ruta si se considera el área de captación Colonia/Bonn - Dusseldorf, pasando de los casi [...] de media en los dos

la temporada de invierno 07/08, su cuota desciende a un [80-90]% en ese invierno y a un [70-80]% la temporada siguiente (verano 08).

- (67) Las cuotas de mercado en frecuencias, en las que se incluyen los aeropuertos de Dusseldorf y Colonia, para las dos últimas temporadas son las siguientes:

FRECUENCIAS SEMANALES COLONIA/DUSSELDORF-MÁLAGA							
VERANO 2009				INVIERNO 08/09			
Aerolínea	tipo vuelo	nº frec. verano 09	cuota verano 09	Aerolínea	tipo vuelo	nº frec. invierno 09	cuota invierno 09
Air Berlin	Direct /Indir.	[...]	[50-60]%	Air Berlin	Direct /Indir.	[...]	100%
NCC	directo	[...]	[0-10]%	NCC	directo	[...]	0%
Cuota Conjunta	totales	[...]	[50-60]%	Cuota Conjunta	totales	[...]	100%
Lufthansa	Indirecto	[...]	[30-40]%	Lufthansa	Indirecto	[...]	0%
Iberia	indirecto	[...]	[10-20]%	Iberia	indirecto	[...]	0%
Air France	indirecto	[...]	[0-10]%	Air France	indirecto	[...]	0%
TOTAL		[...]	100%	TOTAL		[...]	100%

Fuente: notificación

- (68) AIR BERLIN es el principal operador en términos de frecuencias en verano y el único en la temporada de invierno³².

V.2.2. Ruta Colonia-Valencia

- (70) La evolución de esta ruta en los 3 últimos años muestra una tendencia decreciente en número de pasajeros, registrándose casi [...] pasajeros más en el año turístico 2006 que en el 2008 ([...] en 2006 frente a [...] en 2008).
- (71) Existe un cierto equilibrio entre invierno y verano, con mayoría de pasajeros en verano ([50-60] % frente a [40-50] %) hecho que se repitió los tres últimos años.
- (72) Los vuelos de NCC son todos directos, mientras que Air Berlín transportó a todos sus pasajeros de los tres últimos años de forma indirecta. Tanto Lufthansa como Spanair transportaron a todos sus pasajeros vía indirecta.

años anteriores, a los [...]del año 2008. Aún así, los [...] pasajeros más que hubo en 2008, son achacables a un aumento de pasajeros en Air Berlín en su mayoría, y también a la aparición de TUIfly en el mercado con [...] pasajeros.

³² Nótese que en varias de las rutas analizadas existen discrepancias sustanciales entre las cuotas en pasajeros y en frecuencias. Esto puede tener explicación en el hecho de que los vuelos indirectos de algunos operadores tienen una duración muy superior a la de los vuelos de las partes. Asimismo, los precios difieren entre operadores dados sus estructuras operativas distintas.

Por ejemplo, la duración de los vuelos de Lufthansa e Iberia en la ruta Colonia/Dusseldorf-Málaga se sitúa entre 4 horas 20 minutos y 6 horas y media, mientras que los vuelos directos de las partes duran unas 3 horas.

- (73) Teniendo en cuenta la ruta más estrecha, es decir, estrictamente la que incluye los dos pares de aeropuertos donde se solapan las partes las cuotas en pasajeros son las siguientes:

RUTA COLONIA-VALENCIA						
	año 2008		invierno 07-08		verano 08	
	nº pasajeros	cuota	nº pasajeros	cuota	nº pasajeros	cuota
AIR BERLIN	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[0-10]%
NCC	[...]	[80-90]%	[...]	[70-80]%	[...]	[80-90]%
Cuota Conjunta	[...]	[90-100]%	[...]	[80-90]%	[...]	[90-100]%
TOTAL	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: notificación

- (74) La cuota de la entidad resultante después de la operación sería de un [90-100]%. En este caso, es la adquirida quien transporta mayor número de pasajeros mientras que Air Berlín ostenta un [10-20]% de cuota de mercado. El [0-10]%. restante es atribuido a Lufthansa, que transportó en ese año [...] pasajeros que viajaron vía indirecta y Spanair transportó un [0-10]%. ([...] pasajeros) de forma también indirecta.
- (75) Por otro lado, considerando un área de captación mayor, e incluyendo el aeropuerto de Dusseldorf en el área de captación del aeropuerto de Colonia/Bonn, el número total de pasajeros durante el año turístico 2008 asciende un [10-20]% hasta situarse en [...] pasajeros totales. Nuevamente, la entidad resultante continuaría ostentando el cuasi monopolio en esta ruta [90-100]%.

RUTA COLONIA/DUSSELDORF-VALENCIA						
	año 2008		invierno 07-08		verano 08	
	nº pasajeros	cuota	nº pasajeros	cuota	nº pasajeros	cuota
AIR BERLIN	[...]	[10-20]%	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%
NCC	[...]	[70-80]%	[...]	[60-70]%	[...]	[80-90]%
Cuota Conjunta	[...]	[90-100]%	[...]	[80-90]%	[...]	[90-100]%
TOTAL	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: notificación

- (76) En los años anteriores la situación era similar, ganando Air Berlín cuota en detrimento de NCC (desde un [10-20]% en el año 2006, [10-20]% en 2007 hasta el actual [10-20]%).
- (77) La evolución de esta ruta en los 3 últimos años muestra una tendencia decreciente en número de pasajeros, registrándose casi [...] pasajeros más en el año turístico 2006 que en el 2008 ([...] en 2006 frente a [...] en 2008). A pesar de esa tendencia, los competidores de Air Berlin y NCC han duplicado los pasajeros transportados desde 2006, siendo sólo un [0-10]% en ese año turístico 2006 ([...] pasajeros) y un [0-10]% en 2008 ([...] pasajeros).
- (78) Las cuotas de mercado en frecuencias, en las que se incluyen los aeropuertos de Dusseldorf y Colonia, para las dos últimas temporadas son las siguientes:

(79)

FRECUENCIAS SEMANALES COLONIA/DUSSELDORF-VALENCIA							
VERANO 2009				INVIERNO 08/09			
Aerolínea	tipo vuelo	nº frec. verano 09	cuota verano 09	Aerolínea	tipo vuelo	nº frec. invierno 09	cuota invierno 09
Air Berlin	Direct /Indir.	[...]	[20-30]%	Air Berlin	Direct /Indir.	[...]	[90-100]%
NCC	directo	[...]	[0-10]%	NCC	directo	[...]	[0-10]%
Cuota Conjunta	totales	[...]	[30-40]%	Cuota Conjunta	totales	[...]	100%
Lufthansa	Indirecto	[...]	[50-60]%	Lufthansa	Indirecto	[...]	0
Iberia	indirecto	[...]	[0-10]%	Iberia	indirecto	[...]	0
Air France	indirecto	[...]	[10-20]%	Air France	indirecto	[...]	0
TOTAL		[...]	100%	TOTAL		[...]	100%

Fuente: notificación

- (79) AIR BERLIN es el principal operador en términos de frecuencias en invierno y se convierte en el único como resultado de la operación. En verano las frecuencias están más repartidas, reforzándose la posición de AIR BERLIN como segundo operador tras Lufthansa.

V.2.3. Ruta Stuttgart-Málaga

- (81) La evolución de esta ruta en los 3 últimos años muestra ciertas variaciones interanuales (incremento de [0-10]% entre 2006 y 2007 y descenso del [10-20]% entre 2007 y 2008), registrándose un pico de [...] pasajeros en 2007.
- (82) El tráfico es mayor durante el verano ([60-70]% frente a [30-40]%) hecho que se repitió los tres últimos años.
- (83) Los vuelos de NCC son todos directos, mientras que Air Berlín transportó a todos sus pasajeros de los dos últimos años de forma indirecta. Germanwings (controlado por Lufthansa) es el otro único operador que trasporta a todos sus pasajeros de forma directa, ya que tanto Swissair (también controlado por Lufthansa), como Lufthansa o Air France hacen escalas para esta ruta.
- (84) Teniendo en cuenta la ruta más estrecha, es decir, estrictamente la que incluye los dos pares de aeropuertos donde se solapan las partes las cuotas en pasajeros son las siguientes:

RUTA STUTTGART - MÁLAGA						
	año 2008		invierno 07-08		verano 08	
	nº pasajeros	cuota	nº pasaje ros	cuota	nº pasajeros	cuota
AIR BERLIN	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%
NCC	[...]	[30-40]%	[...]	[30-40]%	[...]	[30-40]%
Cuota Conjunta	[...]	[50-60]%	[...]	[60-70]%	[...]	[50-60]%
Lufthansa-Germanwings - SwissAir	[...]	[40-50]%	[...]	[30-40]%	[...]	[40-50]%
Air France	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Otros	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
TOTAL	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: notificación

- (85) La cuota de la entidad resultante después de la operación sería de un **[50-60]%** con una adición de [30-40] puntos porcentuales. En este caso el principal competidor es Lufthansa³³ (especialmente a través de Germanwings) que ostenta una cuota de mercado del [40-50]%.
 (86) NCC realiza por primera vez esta ruta en invierno de 2006, acaparando un [0-10]% del mercado ([...] pasajeros) para elevar su cuota en la temporada siguiente, la de verano de 2007, hasta el [20-30]% ([...] pasajeros).
 (87) Las cuotas de mercado en frecuencias para las dos últimas temporadas son las siguientes:

FRECUENCIAS SEMANALES STUTTGART - MÁLAGA							
VERANO 2009				INVIERNO 08/09			
Aerolínea	tipo vuelo	nº frec. verano 09	cuota verano 09	Aerolínea	tipo vuelo	nºfrec. invierno 09	cuota invierno 09
Air Berlin	Direct /Indir.	[...]	[20-30]%	Air Berlin	Direct /Indir.	[...]	[80-90]%
NCC	directo	[...]	[0-10]%	TUIfly	directo	[...]	[10-20]%
Cuota Conjunta	totales	[...]	[20-30]%	Cuota Conjunta	totales	[...]	[90-100]%
Lufthansa- Germanwing Swiss Air	Direct /Indir.	[...]	[50-60]%	Lufthansa- Germanwing Swiss Air	Directo	[...]	[0-10]%
Air France	indirecto	[...]	[10-20]%	Air France	indirecto	[...]	0
TOTAL		[...]	100%	TOTAL		[...]	100%

Fuente: notificación

En años anteriores la compañía Condor operaba vuelos directos en esta ruta y acaparaba altas cuotas de mercado ([50-60]% en 2006 y [20-30]% en 2007) pero no figura entre las aerolíneas que operan esta ruta en las dos últimas temporadas.

- (88) Como resultado de la operación AIR BERLIN refuerza su primera posición en términos de frecuencias en invierno y mejora su posición en verano, a pesar de que Lufthansa es la compañía que ofrece más opciones de frecuencias a los pasajeros.

V.2.4. Ruta Stuttgart – Valencia

- (89) A pesar de que esta ruta es, de las consideradas, la de menor número de pasajeros totales, su evolución en los 3 últimos años muestra una clara tendencia creciente, registrándose un crecimiento interanual del [10-20]% de media.
- (90) Se trata de una ruta con mayoría de pasajeros en verano ([50-60]% frente a [40-50]% en invierno) hecho que se repitió los tres últimos años.
- (91) Nuevamente, el único operador que realizó los vuelos vía directa fue TUIfly ya que tanto Air Berlín, como Lufthansa, Air France y Spanair transportaron a todos sus pasajeros de los tres últimos años de forma indirecta.
- (92) Teniendo en cuenta la ruta más estrecha, es decir, estrictamente la que incluye los dos pares de aeropuertos donde se solapan las partes las cuotas en pasajeros son las siguientes:

RUTA STUTTGART -VALENCIA						
	año 2008		invierno 07-08		verano 08	
	nº pasajeros	cuota	nº pasajeros	cuota	nº pasajeros	cuota
AIR BERLIN	[...]	[10-20]%	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%
NCC	[...]	[80-90]%	[...]	[70-80]%	[...]	[80-90]%
Cuota conjunta	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%
Lufthansa	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
otros	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
TOTAL	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: notificación

- (93) La cuota de la entidad resultante después de la operación sería de un 90-100]% de la que [80-90] puntos porcentuales corresponden a la adquirida ([...] pasajeros durante 2008). El [0-10]% restante se distribuye entre Lufthansa, Air France y Spanair, que transportaron entre todos, y siempre vía indirecta a cerca de [...] pasajeros en 2008.
- (94) En los años anteriores NCC ostentaba menores cuotas de mercado (cerca del [60-70]% en 2006 y el [60-70]% en 2008) y Air Berlín mayores, mientras que Lufthansa ha ido ganando cuota de mercado pero de forma muy discreta ([0-10]% en 2006, [0-10]% en 2007 hasta el [0-10]% actual).
- (95) Las cuotas de mercado en frecuencias para las dos últimas temporadas son las siguientes:

FRECUENCIAS SEMANALES STUTTGART - VALENCIA							
VERANO 2009				INVIERNO 08/09			
Aerolínea	tipo vuelo	nº frec. verano 09	cuota verano 09	Aerolínea	tipo vuelo	nº frec. invierno 09	cuota invierno 09
Air Berlin	Direct /Indir.	[...]	[30-40]%	Air Berlin	Direct /Indir.	[...]	100%
NCC	directo	[...]	[0-10]%	NCC	directo	[...]	0%
Cuota Conjunta	totales	[...]	[40-50]%	Cuota Conjunta	totales	[...]	100%
Lufthansa	Indirecto	[...]	[30-40]%	Lufthansa	Indirecto	[...]	0
Iberia	indirecto	[...]	0%	Iberia	indirecto	[...]	0
Air France	indirecto	[...]	[20-30]%	Air France	indirecto	[...]	0
TOTAL		[...]	100%	TOTAL		[...]	100%

Fuente: notificación

- (97) AIR BERLIN refuerza su posición en términos de frecuencias tanto en verano (cuando se sitúa ligeramente por delante de las compañías Lufthansa y Air France, con un número de frecuencias similar), como en invierno, convirtiéndose en el monopolista de esa temporada.

V.3. Precios

- (98) Sobre los mecanismos de fijación de precios cabe decir que, según la notificante, en la industria aérea cada aerolínea fija de forma centralizada e independiente los precios y condiciones de los vuelos que oferta. Aparte de estrategias generales o de empresa, se tienen en cuenta criterios como el comportamiento y preferencias de los consumidores y, en un mercado tan transparente como éste, gracias a información actualizada y pública vía Internet, el comportamiento de los competidores. Existen herramientas informáticas, como QL2 e Infare que proporcionan a las aerolíneas información sobre los precios de sus competidores, gracias a la extracción de información de precios que otras aerolíneas publican en sus páginas web. En la propia página web de QL2 (www.ql2.com) se afirma que 7 de las 10 mayores aerolíneas globales emplean sus servicios, pero también agencias de viajes y de alquiler de coches.
- (99) A pesar de la amplia extensión de estas herramientas, la notificante afirma que ni Air Berlín ni el NCC las emplean, por lo que no está en disposición de aportar datos sobre precios mínimos y medios de sus competidores. La notificante afirma que, en general, los clientes de Air Berlín y de NCC son muy sensibles a los precios, máxime cuando en estas rutas, afirma, los pasajeros viajan eminentemente por motivos turísticos. Los precios de Air Berlín comienzan en [...] euros para vuelos de media distancia (los que nos ocupan) ó [...] euros a Canarias y destinos de larga distancia. En cambio, en las rutas afectadas, los precios de NCC comienzan en [...] euros. Los precios medios de Air Berlín son también superiores a los del negocio adquirido en las cuatro rutas afectadas, de media Air Berlín supera a los precios de NCC en esas rutas en [...] euros,

pero existe gran disparidad entre los diferentes precios medios de las dos aerolíneas para las cuatro rutas afectadas³⁴.

V.4. Barreras a la entrada y competencia potencial

- (100) Las barreras regulatorias en el sector aéreo desaparecieron en la Unión Europea en 1997³⁵. En la actualidad cualquier compañía comunitaria puede prestar libremente servicios de transporte aéreo en el interior de la UE, tanto de vuelos intracomunitarios como nacionales.
- (101) Las inversiones necesarias para desarrollar la actividad de transporte aéreo de pasajeros son elevadas (aeronaves y, en menor medida, personal cualificado y costes hundidos -p.ej, publicidad- derivados de la apertura de nuevas rutas). Sin embargo, la notificante destaca que no se requieren altas inversiones para acceder al mercado de las aerolíneas puesto que los aviones pueden ser alquilados, y afirma que en los últimos años se han dado un gran número de entradas en el mercado de este modo (Vueling y Clickair en España, Germanwings en Alemania), lo que demuestra que los costes totales son asumibles para una aerolínea existente que esté operando en otras rutas. Efectivamente, existen fórmulas y estructuras financieras (leasing de aeronaves, por ejemplo) para acceder a los activos necesarios para la operación de líneas regulares de transporte de pasajeros y personal cualificado, que facilitan la realización de la inversión necesaria para el establecimiento de nuevas rutas por operadores ya existentes.
- (102) La creación de una red de distribución no suele ser un grave problema en este sector, dado que cada vez son mayores las proporciones de ventas de billetes a través de Internet junto con la existencia de 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.
- (103) Todos los precedentes nacionales y comunitarios coinciden en que uno de los insumos más importantes para prestar servicios de transporte aéreo es disponer de acceso suficiente a los aeropuertos, principalmente derechos de despegue y aterrizaje (slots³⁶).
- (105) Para ello, que el aeropuerto disponga de suficientes slots es esencial para que una aerolínea pueda abrir nuevas rutas. No obstante, según la notificante, el hecho de que

³⁴ Precios medios de las dos aerolíneas en las rutas afectadas, de acuerdo con información de la notificante: Ruta Colonia-Málaga, precio medio NCC: [...] euros, precio medio de Air Berlín: [...] euros, Ruta Colonia-Valencia, precio medio NCC: [...] euros, precio medio de Air Berlín: [...] euros, Ruta Stuttgart-Málaga, precio medio NCC: [...] euros, precio medio de Air Berlín: [...] euros, Ruta Stuttgart-Valencia, precio medio NCC: [...] euros, precio medio de Air Berlín: [...] euros.

³⁵ Reglamento (CEE) 2408/1992, del Consejo, de 23 de julio de 1992, en vigor desde el 1 de abril de 1997 y 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.

³⁶ 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: no coordinados, con horarios facilitados y coordinados.

un aeropuerto esté saturado en algunas franjas horarias no impide entrar en las rutas afectadas por la operación de concentración, en tanto que gran parte de los usuarios de estas rutas viajan por motivos de ocio sin restricciones de tiempo.

- (106) Sólo en el caso de los aeropuertos coordinados³⁷ el nivel de saturación de los slots puede generar una barrera a la entrada significativa. Según la notificante, de los aeropuertos afectados por la operación de concentración, están coordinados los de Málaga y Stuttgart, mientras que Colonia y Valencia son aeropuertos con horarios facilitados³⁸.
- (107) De los aeropuertos españoles afectados por la operación, conforme a la información facilitada por AENA, cabe destacar que por lo general existe capacidad disponible durante todo el año, si bien en la temporada de verano de 2009 existió mayor congestión en ambos. En especial, es el aeropuerto de Málaga el que se encuentra más congestionado, concretamente entre las 8 y las 10 de la mañana todos los días de la temporada de verano de 2009, mientras que el aeropuerto de Valencia se encuentra más saturado entre las 11 y 12 de la mañana en esa misma temporada. Aún así, según AENA, sigue quedando capacidad disponible en esas horas y también en franjas próximas. En invierno, en cambio, es el aeropuerto de Valencia el que presenta más limitaciones, en concreto, los lunes, miércoles y viernes entre las 2 y las 3 de la tarde y martes y jueves entre 7 y 9 de la tarde. De cualquier modo, la propia AENA manifiesta que hay capacidad disponible en los aeropuertos referidos, y afirma que no existen actualmente problemas para el acceso al mercado de compañías que consideren conveniente realizar las rutas afectadas. Además, en la actualidad se están llevando a cabo planes de expansión de los dos aeropuertos españoles: en el aeropuerto de Málaga se construye un nuevo terminal, nuevas plataformas de estacionamiento de aviones y una nueva pista. En el aeropuerto de Valencia existen planes de expansión del área Terminal y de la plataforma y está prevista la construcción de nuevas calles de salida rápida.
- (108) En los aeropuertos alemanes, según se refleja en la Decisión del Bundeskartellamt sobre el presente caso, los aeropuertos de Stuttgart y Dusseldorf son coordinados. Existe mayor congestión en el aeropuerto de Dusseldorf, *“en el que en determinadas franjas horarias ya no se disponen de slots”*, mientras que el aeropuerto de Colonia/Bonn *“no muestra ningún obstáculo de entrada al mercado”*.
- (109) Por último, la notificante señala que existen numerosos competidores actuales o potenciales entre los que cita a Lufthansa, Swiss, Germanwings, Ryanair, EasyJet, Iberia, Spanair y Air Europa. Entre ellas cabe destacar que Swiss está controlada al

³⁷ 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.

³⁸ 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 de las compañías aéreas que presten servicio, para ello se designa un “facilitador de horarios” que hace compatibles los diferentes horarios.

100% por Lufthansa y que Germanwings está controlada por una filial de la misma aerolínea de bandera. Estos dos operadores tienen en la actualidad cierta presencia como competidores de la entidad resultante, sobre todo Germanwings, con una cuota superior al [30-40]% en la ruta Stuttgart-Málaga. Esta compañía aérea además, tiene una base principal en Colonia/Bonn y otra en Stuttgart, de modo que es un operador bien posicionado para todas las rutas en las que existe solapamiento en esta operación de concentración, puesto que también está realizando vuelos a otros destinos españoles.

VI. DECISIONES DE OTRAS AUTORIDADES DE COMPETENCIA

- (110) Además de ante la Comisión Nacional de la Competencia, la presente operación ha sido notificada ante las autoridades nacionales de competencia de Austria, Italia, Portugal y Alemania y todas ellas han resuelto aprobar sin condiciones la operación³⁹.
- (111) Cabe destacar el caso italiano, donde se ven afectadas 5 rutas: en dos de ellas se supera el [90-100] % de cuota conjunta (Dusseldorf-Catania y Stuttgart-Rimini), otras dos rondan el [50-60] % (Dusseldorf-Venecia, Munich-Catania) y en una ruta la cuota conjunta se sitúa entre el [20-30] % y el [30-40] % (Berlín-Venecia). Esta autoridad ha considerado que existe ausencia de barreras de acceso al mercado debido a la disponibilidad de slots en todos los aeropuertos implicados en la concentración y que la transacción no es capaz de modificar las dinámicas competitivas y la estructura de la oferta.
- (112) El Bundeskartellamt consideró que la operación debía ser analizada en profundidad en una segunda fase y la autorizó tras aceptar las partes modificar la estructura de la operación, de modo que las participaciones cruzadas inicialmente notificadas no se llevarían a cabo, limitándose la operación a que Air Berlín adquiriera el control en exclusiva de NCC mientras que TUI AG adquiriera el 9,9% de Air Berlín PLC, sin que, además, TUI ejerza sus derechos de voto en Air Berlín. En su valoración la autoridad alemana ha considerado que *“el incremento de las cuotas de mercado de que se beneficia Air Berlín en virtud de la incorporación de NCC, incluidos los derechos de despegue y de aterrizaje, no le depara un margen de actuación no sujeto a control frente a la demanda”* y hace especial referencia a España, afirmando que el incremento en las cuotas de mercado es escaso y que se ven afectados aeropuertos en los que no se da una situación crítica en materia de slots. En general, el Bundeskartellamt valora muy positivamente la existencia de competidores y potenciales entrantes en las rutas españolas afectadas.

³⁹ La primera en resolver fue la autoridad austriaca, el 6 de junio de 2009; posteriormente la autoridad italiana, el 11 de junio de 2009 y la autoridad portuguesa decidió aprobar la operación el 29 de julio de 2009. Finalmente, el Bundeskartellamt notificó su Decisión de Autorización el 7 de septiembre de 2009 (asunto B9 – 56/09).

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (113) La operación notificada consiste en la adquisición por parte de Air Berlín del control exclusivo sobre Negocio City Carrier (NCC) de TUIfly. Cualquiera que sea el criterio de medición considerado, el volumen de negocios en España de NCC es muy limitado ([...] millones de euros).
- (114) El mercado afectado es el transporte aéreo de pasajeros, en el que Air Berlín y TUIFly son competidores relativamente cercanos, con modelos de servicio y costes operativos similares. De hecho se trata de la 2º y 3º compañías aéreas alemanas en tamaño, tras Lufthansa.
- (115) A pesar de que tanto Air Berlín como NCC realizan numerosos vuelos entre España y Alemania, la operación afecta sólo a 4 rutas, concretamente Colonia-Málaga, Colonia-Valencia, Stuttgart-Málaga y Stuttgart-Valencia. En tres de ellas cualquiera que sea el escenario de mercado analizado, se refuerza sustancialmente la posición de AIR BERLIN y se alcanzan altas cuotas conjuntas en términos de pasajeros⁴⁰.
- (116) Así, la estructura de mercado hace pensar que puede haber riesgo de efectos unilaterales. Sin embargo, éstos se ven contrarrestados por distintos factores, como la expugnabilidad de las rutas (básicamente, existencia de competidores potenciales con capacidad de entrada) y la elasticidad de la demanda, dada la naturaleza turística de las rutas.
- (117) Así, en primer lugar, existen competidores con capacidad suficiente e incentivos para entrar en las rutas afectadas. En efecto, el hecho de que TUI vaya a seguir operando vuelos mediante su rama de negocio chárter y ofrezca estos servicios a TUI Deutschland, mantiene en el mercado al competidor más directo de Air Berlín. De acuerdo con la notificante, el NCH opera vuelos de corto y medio radio entre Alemania y varios destinos vacacionales y aunque se centra principalmente en tour operadores, también vende parte de su pasaje como sólo asiento a pasajeros individuales. De acuerdo con el plan de vuelo de TUI Deutschland presentado a esta CNC para la futura temporada de verano 2010, ésta operará más de 100 vuelos, incluyendo en sus rutas a varios aeropuertos españoles, centrándose principalmente en Canarias y Baleares.
- (118) Aparte de TUI, ya se puede apreciar la presencia de Germanwings, una compañía de bajo coste controlada por Lufthansa con una cuota superior al [30-40] % en la ruta Stuttgart-Málaga. Se trata de un operador bien posicionado para todas las rutas en las que existe solapamiento en esta operación de concentración.
- (119) La existencia de margen para posibles nuevos entrantes gracias a la capacidad disponible en los aeropuertos afectados ha sido confirmada por AENA que afirma que, *“no existen actualmente problemas para el acceso al mercado de compañías que*

⁴⁰ Cuotas conjuntas de las partes para el año turístico 2008 Ruta Colonia-Málaga: [90-100]% (resultado de la siguiente adición de cuotas Air Berlin: [70-80]% + TUI Fly: [20-30]%), ruta Colonia-Valencia: [90-100]% (resultado de la siguiente adición de cuotas Air Berlin: [10-20]%+ TUI Fly: [80-90]%), ruta Stuttgart-Málaga: [50-60]% (resultado de la siguiente adición de cuotas Air Berlin: [20-30]%+ TUI Fly: [30-40]%) y ruta Stuttgart-Valencia: [90-100]% (resultado de la siguiente adición de cuotas Air Berlin: [10-20]%+ TUI Fly: [80-90]%).

consideren conveniente realizar las rutas afectadas, por lo que cabe concluir que los efectos negativos derivados de la unión de ambas compañías serían limitados". Pueden existir ciertas limitaciones a horas muy concretas y principalmente en verano, pero en general existe capacidad excedente en franjas horarias próximas.

- (120) En el mismo sentido, el Bundeskartellamt en su Decisión sobre la operación notificada en Alemania, afirma que Colonia/Bonn es un aeropuerto no coordinado y, por ello, sin dificultad en la asignación de slots y el aeropuerto de Stuttgart, a pesar de ser coordinado, no es citado entre los que presentan problemas en la distribución de slots. Además, como AENA manifiesta, tanto en los aeropuertos de Málaga como de Valencia se están llevando a cabo planes de expansión, con lo que en breve, aumentarán sus capacidades.
- (121) Por otro lado, se trata de rutas con un tráfico anual no excesivamente elevado, comparado con otras rutas internacionales y oscila en general, entre [...] y [...] pasajeros transportados en el año turístico 2008, con la salvedad de la ruta Colonia-Málaga, con [...] pasajeros en 2008.
- (122) También es importante destacar que, de acuerdo con AENA, a pesar de que las partes de la operación son compañías con un importante peso en las rutas entre Alemania y España, alcanzan cifras más relevantes en las rutas hacia las Islas Canarias y Baleares y, en cambio, en destinos situados en la Península (como es el caso de las rutas implicadas), hacen frente a gran cantidad de competidores, que en muchos casos transportan a mayor número de viajeros tanto en temporada de invierno como en la temporada de verano.
- (123) Adicionalmente, el compromiso de que la participación de TUI en Air Berlín sea sólo del 9,9% y sin derechos de voto y de que Air Berlín se limite a adquirir el negocio City Carrier, sin participar en el accionariado de TUI, reduce el riesgo de coordinación o el posible desincentivo a competir de la 2ª (Air Berlin) y 3ª (Tuyfly), compañías alemanas de mayor tamaño.
- (124) Por último, otras autoridades de competencia europeas que han valorado previamente esta operación de concentración, no han detectado problemas de competencia, incluyendo Alemania que incluye en su análisis las rutas españolas objeto de análisis en este informe.
- (125) A la vista de lo anterior, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia en el mercado analizado, por lo que es susceptible de ser aprobada en primera fase sin compromisos.

VIII. 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.