



**Concentración Económica
C/0044/08 AIR BERLIN / CONDOR**

NOTA SUCINTA SOBRE EL EXPEDIENTE DE CONCENTRACIÓN

1. ANTECEDENTES

El día 11 de enero de 2008 ha tenido entrada en esta Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia (en adelante, la Comisión) notificación relativa a la operación de concentración consistente en la adquisición por parte de AIR BERLIN PLC. ("AIR BERLIN") del control exclusivo sobre CONDOR FLUGDIENST GMBH ("CONDOR").

Conforme al artículo 57.1 de la Ley 15/2007 de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, la Dirección de Investigación formó expediente y elaboró el correspondiente informe de la operación junto con una propuesta de resolución. El Consejo de la Comisión ha dictado con fecha 25 de marzo de 2008 resolución en primera fase, en la que ha acordado iniciar la segunda fase del procedimiento conforme al artículo 57.2 c) de la mencionada Ley, por considerar que la citada operación de concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en todos o alguno de los mercados considerados.

El presente escrito se remite en aplicación del artículo 58 de la Ley 15/2007, que establece que la Dirección de Investigación elaborará una nota sucinta sobre la concentración que, una vez resueltos los aspectos confidenciales de la misma, será hecha pública y puesta en conocimiento de las personas físicas o jurídicas que puedan resultar afectadas y del Consejo de Consumidores y Usuarios, para que presenten sus alegaciones en el plazo de 10 días.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 66.2 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia, las personas físicas o jurídicas que puedan resultar afectadas por la operación de concentración tienen un plazo de diez días para solicitar de forma motivada, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 31 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, la condición de interesado en este procedimiento de control de concentraciones.

Por otro lado, se recuerda que, de acuerdo con el artículo 39 de la Ley 15/2007, la Comisión podrá requerir en el futuro la información que estime necesaria de cualquier persona natural o jurídica para que exponga motivadamente su criterio respecto a si el proyecto de operación obstaculiza el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado.

Conforme al artículo 36 de la Ley 15/2007, el plazo máximo para dictar y notificar la resolución del Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia es de dos meses en la segunda fase, según lo previsto en el artículo 58 de la Ley, a contar



desde la fecha en que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia acuerda la apertura de la segunda fase.

2. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por AIR BERLIN del control exclusivo de CONDOR.

La operación de concentración se instrumenta a través de un contrato de canje de participaciones y acciones firmado por AIR BERLIN y THOMAS COOK AG (THOMAS COOK), que se ejecutará en dos fases.

La primera fase de la operación se llevará a cabo el 10 de febrero de 2009. Ese día AIR BERLIN adquirirá el 75,1% del capital social de CONDOR perteneciente a THOMAS COOK.

Por otra parte, ese mismo día y de manera inmediatamente anterior THOMAS COOK adquirirá mediante el ejercicio de su opción de compra, el 24,9% del capital de CONDOR, perteneciente a LUFTHANSA.

La segunda fase de la operación se llevará a cabo el 10 de febrero de 2010. Ese día AIR BERLIN comprará a THOMAS COOK el 24,9% del capital social de CONDOR que todavía no estaría en sus manos, lo que conlleva que el 100% de CONDOR estará para entonces bajo el control de AIR BERLIN.

El cambio estable en la estructura de control de CONDOR se producirá tras ser completada la primera fase, adquiriendo AIR BERLIN el control exclusivo sobre CONDOR, en la medida en que, según la notificante, THOMAS COOK¹ no dispondrá de derechos de veto en CONDOR.

3. PARTICIPANTES EN LA OPERACIÓN

AIR BERLIN es una compañía aérea miembro de la IATA que opera rutas de corto y medio recorrido en Europa y destinos turísticos cercanos a ésta. Sin embargo, desde la reciente adquisición de LTU, que dio lugar al expediente nacional N-07044, ha ampliado su oferta a destinos de largo recorrido.

En España AIR BERLIN ha creado un hub en Palma de Mallorca, lo que le ha permitido conectar 19 aeropuertos alemanes² y 5 europeos³ con 14 ciudades españolas en territorio peninsular y las Islas Baleares, además de con Portugal⁴. AIR BERLIN ofrece asimismo vuelos directos a diversos destinos dentro de España, sobre todo a las Islas Canarias⁵.

¹ Thomas Cook, como contrapartida por la venta de sus acciones en CONDOR a AIR BERLIN, recibirá en cada una de las fases, vía ampliación de capital, acciones de AIR BERLIN, que alcanzarán como máximo el 29,99% del capital social de AIR BERLIN. No obstante, según la notificante, esta entrada de THOMAS COOK en el capital social de AIR BERLIN no implicará una modificación en la estructura de control de AIR BERLIN.

² Berlín, Bremen, Dortmund, Dresde, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt, Hamburgo, Hanover, Colonia/Bonn, Leipzig, Munich, Münster, Nuremberg, Paderborn, Rostock, Stuttgart, Saarbrücken y Sylt.

³ Ámsterdam, Basilea, Copenhague, Milán, Zúrich.

⁴ Alicante, Almería, Oviedo, Barcelona, Bilbao, Faro, Ibiza, Jerez de la Frontera, Lisboa, Madrid, Mahón, Málaga, Murcia, Oporto, Santiago de Compostela, Sevilla y Valencia.

⁵ Barcelona, Alicante, Almería, Ibiza, Málaga e Islas Canarias.



CONDOR es una aerolínea que programa rutas dentro de Alemania y también de medio alcance en Europa, además de vuelos de larga distancia desde aeropuertos alemanes y variados destinos mundiales, eminentemente turísticos.

La estrategia de CONDOR en España consiste en operar vuelos desde 10⁶ (9 a partir del verano 2008) aeropuertos alemanes a diversos destinos españoles que pueden variar en función de la temporada, pero que tradicionalmente consisten en 11 aeropuertos españoles, centrándose en destinos insulares, situándose sólo 3 en la Península⁷.

Esta compañía se auto presta servicios de mantenimiento y asistencia técnica para aeronaves de su propia flota. Asimismo, CONDOR posee una flota de 35 aviones. Su base principal se sitúa en el aeropuerto de Frankfurt.

CONDOR es una aerolínea verticalmente integrada, pues su matriz actual, Thomas Cook, realiza actividades de tour-operador.

4. EFECTOS POTENCIALES DE LA OPERACIÓN

El ámbito principal en que se enmarca la presente operación es el sector de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros entre España y Alemania, actividad en la que están presentes tanto la adquirente AIR BERLIN como la adquirida CONDOR.

En particular, AIR BERLIN y CONDOR coinciden en 72 rutas entre España y Alemania, de las que en 26 se solapan únicamente en verano⁸, 8 únicamente en invierno⁹, y 38 durante todo el año¹⁰.

La Dirección de Investigación ha considerado a efectos del análisis en primera fase que cada ruta constituye un mercado relevante, considerando dentro del mismo el número total de pasajeros (sin diferenciar entre los que contratan a través de

⁶ Berlin, Bremen (hasta verano 2008), Dusseldorf, Frankfurt, Hamburgo, Hannover, Colonia/Bonn, Leipzig, Munich, Stuttgart

⁷ Barcelona, Málaga y Jerez de la Frontera.

⁸ Lanzarote-Munich; Lanzarote-Stuttgart; Gran Canaria-Dresde; Gran Canaria-Stuttgart; Palma de Mallorca-Bremen; Palma de Mallorca-Dresde; Palma de Mallorca-Hanover; Palma de Mallorca-Hamburgo; Palma de Mallorca-Colonia/Bonn; Palma de Mallorca-Leipzig; Palma de Mallorca-Münster / Osnabrück; Palma de Mallorca-Nuremberg; Palma de Mallorca-Paderborn; Sta. Cruz la Palma-Munich; Sta. Cruz la Palma-Stuttgart; Jerez de la Frontera-Dusseldorf; Jerez de la Frontera-Stuttgart; Mahón-Dusseldorf; Mahón-Frankfurt; Mahón-Stuttgart; Málaga-Stuttgart; Ibiza-Dusseldorf; Ibiza-Frankfurt; Ibiza-Hamburgo; Ibiza-Munich e Ibiza-Stuttgart.

⁹ Lanzarote-Berlín; Lanzarote-Colonia/Bonn; Lanzarote-Leipzig; Lanzarote-Hamburgo; Lanzarote-Hanover; Sta. Cruz la Palma-Dusseldorf; Tenerife-Colonia/Bonn y Fuerteventura-Leipzig.

¹⁰ Lanzarote-Dusseldorf; Lanzarote-Frankfurt; Fuerteventura-Berlín; Fuerteventura-Dusseldorf; Fuerteventura-Frankfurt; Fuerteventura-Hamburgo; Fuerteventura-Hanover; Fuerteventura-Colonia/Bonn; Fuerteventura-Munich; Gran Canaria-Berlín; Gran Canaria-Dusseldorf; Gran Canaria-Frankfurt; Gran Canaria-Hamburgo; Gran Canaria-Hanover; Gran Canaria-Colonia/Bonn; Gran Canaria-Leipzig; Gran Canaria-Munich; Palma de Mallorca-Berlín; Palma de Mallorca-Dusseldorf; Palma de Mallorca-Frankfurt; Palma de Mallorca-Munich; Palma de Mallorca-Stuttgart; Sta. Cruz la Palma-Berlín; Sta. Cruz la Palma-Hamburgo; Sta. Cruz la Palma-Hanover; Sta. Cruz la Palma-Leipzig; Tenerife-Berlín; Tenerife-Dusseldorf; Tenerife-Frankfurt; Tenerife-Hamburgo; Tenerife-Hanover; Tenerife-Leipzig; Tenerife-Munich; Jerez de la Frontera-Munich; Jerez de la Frontera-Frankfurt; Málaga-Frankfurt; Málaga-Munich y Barcelona-Munich.



tour-operadores o los que adquieren “sólo asiento”), considerando también como sustitutivos los vuelos directos e indirectos.

No obstante, la Dirección de Investigación ha dejado abierta la posibilidad de hacer una delimitación más precisa de los mercados relevantes en el marco de la segunda fase.

Conforme al artículo 10 de la Ley 15/2007, la Comisión Nacional de la Competencia valorará las concentraciones económicas atendiendo a la posible obstaculización del mantenimiento de una competencia efectiva en todo o en parte del mercado nacional.

Para ello, será de utilidad la información que se considere conveniente remitir, que permita profundizar, entre otros, en aspectos competitivos tales como la delimitación de los mercados relevantes de producto y geográfico; la posición de AIR BERLIN y CONDOR en cada uno de los mercados; la competencia real o potencial de empresas situadas dentro o fuera del territorio nacional, la existencia de barreras para el acceso a dichos mercados y las eficiencias económicas derivadas de la operación.

Entre otros aspectos, esta Comisión está particularmente interesada en la posible opinión de los destinatarios de esta nota sucinta acerca de las siguientes cuestiones:

- Los efectos que la reducción de tres a dos del número de operadores relevantes en prácticamente todas las rutas afectadas como consecuencia de la concentración, pueden tener sobre la competencia efectiva en las rutas de transporte aéreo regular de pasajeros entre Alemania y España anteriormente citadas, ya sea sobre el número de frecuencias ofertadas en las mismas o sobre los precios.
- En qué medida otros operadores minoritarios en estas rutas, como GERMANWINGS, EASYJET o RYANAIR, tienen la capacidad o el incentivo para ampliar significativamente su presencia en estas rutas.
- En qué medida la participación accionarial de Thomas Cook (un importante tour-operador en Alemania) en el capital de AIR BERLIN puede contribuir a debilitar la competencia en las rutas afectadas.
- En qué medida los operadores aéreos verticalmente integrados con tour-operadores tienen una cierta ventaja competitiva frente a los no integrados en las rutas afectadas.