



RESOLUCIÓN (Expte. C-0024/07, EASY JET/GB AIRWAYS)

CONSEJO

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente
D. Fernando Torremocha García-Sáenz, Consejero
D. Emilio Conde Fernández Oliva, Consejero
D. Miguel Cuerdo Mir, Consejero
D^a Pilar Sánchez Núñez, Consejera
D^a M^a Jesús González López, Consejera
D^a Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera

En Madrid, a 11 de enero de 2008.

Visto el expediente tramitado de acuerdo a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, referente a la operación de concentración económica consistente en la adquisición por parte de EASY JET PLC del control exclusivo de GB AIRWAYS LTD (Expte. C/0024/07), actuando como Ponente la Consejera D^a Inmaculada Gutiérrez Carrizo, 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.

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/0024/07 EASYJET / GB AIRWAYS

Con fecha 23 de noviembre de 2007 ha tenido entrada en esta Dirección de Investigación la notificación relativa a la adquisición por parte de EASYJET PLC (en adelante "EASYJET"), del control exclusivo de GB AIRWAYS LTD (en adelante "GB"). .

Dicha notificación ha sido realizada por EASYJET 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). A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

El artículo 57.2 c) de la LDC 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".

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".

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. Esta solicitud ha sido complementada con un escrito de 21 de diciembre de 2007 que motiva adicionalmente la solicitud.

Por otra parte, en ejercicio de lo dispuesto en el artículo 55.5 de la Ley 15/2007, la Dirección de Investigación requirió a EASYJET con fecha 18 de diciembre de 2007 que aportara información necesaria para resolver. Esta solicitud fue contestada con fecha 8 de enero de 2008.

Según lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el **14 de enero de 2008**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de EASYJET del control exclusivo de GB.

La operación de concentración se instrumenta mediante un contrato de compraventa del 100% del capital social de GB, firmado el 25 de octubre de 2007.

Adicionalmente, en la medida en que GB es en la actualidad una franquicia de British Airways, con fecha 24 de octubre de 2007 ambos firmaron un Acuerdo de Prestación de Servicios Transitorios. [...]

No obstante, de cara a la posibilidad de no poder ejecutar la operación de concentración antes del 31 de diciembre de 2007, EASYJET y GB firmaron con fecha 20 de diciembre de 2007 un acuerdo de código compartido que permite a EASYJET

vender asientos de los vuelos de GB en la temporada de verano de 2008 a partir del 1 de enero de 2008.

[...]

La ejecución de la operación está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia de Reino Unido¹, Alemania, Portugal y Chipre², además de España.

II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

El acuerdo firmado entre las partes contempla una cláusula de no competencia por la que el vendedor se compromete a no iniciar actividades en el Reino Unido en el sector del transporte aéreo de pasajeros durante un periodo de [...].

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”.

Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios, así como la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente relacionadas y necesarias para las operaciones de concentración (2005/C56/03), se considera que en el presente caso la duración y contenido de la cláusula de no competencia, no van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada considerándose, por tanto, como parte integrante de la operación.

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

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, por no alcanzar los umbrales descritos en el artículo 1.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1.a) de la misma.

IV. EMPRESAS PARTICIPES

IV.1 EASYJET PLC (EASYJET)

EASYJET es una compañía aérea con rutas de corto alcance principalmente entre distintos puntos de Europa.

EASYJET opera 339 rutas en 87 aeropuertos en 23 países con una flota de 137 aeronaves en expansión. En el año 2006 transportó 36 millones de pasajeros.

En España EASYJET cuenta con una base en el aeropuerto de Madrid y opera desde otros 15 aeropuertos (incluyendo las nuevas rutas anunciadas). En el Reino Unido opera desde 13 aeropuertos y tiene sus principales bases en Manchester, Londres Luton, Londres Stansted, Londres Gatwick, Bristol y Liverpool.

¹ Hasta la fecha la autoridad británica no ha hecho pública su decisión. No obstante esta Dirección de Investigación ha permanecido en estrecho contacto con la OFT, con la cual ha intercambiado impresiones sobre la operación.

² Autorizada por las autoridades de competencia de Alemania el 28 de noviembre de 2007, de Portugal el 20 de diciembre de 2007 y de Chipre el 27 de diciembre de 2007.

EASYJET cotiza en la bolsa de Londres. Su principal accionista es Sir Stelios Haji-loannou y su familia, con un 39% de las acciones. Según la notificante, ninguna persona física o jurídica controla EASYJET.

La facturación de EASYJET en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al artículo 3 del R.D.1443/2001, es, según la notificante, la siguiente:

Volumen de ventas de EASYJET (Millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	1.600,1	1.967,4	2.375,8
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[<100]	[<100]	[<100]

Fuente: Notificación

IV.2 GB AIRWAYS LTD (GB)

GB es una aerolínea que opera vuelos de corto radio, especialmente en Europa, desde Reino Unido a destinos esencialmente turísticos. En total, operó 38 rutas en la temporada de verano de 2007 y cuenta con una flota de 19 aeronaves.

GB es una filial del grupo Bland, un grupo empresarial de carácter familiar dedicado al sector del transporte y turístico³.

Desde 1995, GB opera únicamente como franquicia de British Airways (en adelante "BA") en base a un contrato de licencia por el cual el servicio prestado por GB a sus pasajeros es el mismo que el ofrecido por BA en cualquiera de sus vuelos⁴.

La facturación de GB en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es la siguiente:

Volumen de ventas de GB (Millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	275,91	322,26	367,1
Unión Europea	[<250]	[>250]	[>250]
España	[<100]	[<100]	[<100]

Fuente: Notificación

V. MERCADOS RELEVANTES

V.1 Introducción

El sector económico afectado por la operación es el de transporte aéreo de pasajeros⁵.

³ Consta de 10 filiales y 2 empresas asociadas y se dedica a la prestación de servicios relacionados con viajes, vacaciones, hoteles, servicios de tour-operador así como operaciones de transporte aéreo, marítimo y por carretera. Sus principales áreas de negocio incluyen GB, Cadogan Holidays (un tour-operador británico), la agencia de viajes "Blands Travel Agency", el hotel "Rock Hotel" en Gibraltar, Hovertravel y varias empresas de transporte marítimo.

⁴ GB no opera en el mercado bajo su propio nombre sino bajo la marca BA y no es una marca conocida para los consumidores. Las aeronaves de GB llevan el logotipo de BA, su tripulación va equipada con los uniformes de BA y las plazas en sus vuelos se adquieren principalmente a través de los canales de distribución de BA.

De cara a la temporada de verano de 2008, en España, tanto EASYJET como GB⁶ coinciden en las rutas de:

- o Londres (Gatwick) – Alicante.
- o Londres (Gatwick) – Málaga.
- o Londres (Gatwick) – Ibiza.
- o Londres (Gatwick) – Palma de Mallorca.
- o Londres (Gatwick) – Mahón.

Asimismo, EASYJET también opera las rutas Londres (Gatwick) – Murcia, Luton-Alicante, Stansted - Alicante, Luton – Málaga, Stansted – Málaga, Luton – Ibiza, Stansted – Ibiza, Luton – Palma de Mallorca y Stansted – Palma de Mallorca.

Estas rutas tienen un carácter fundamentalmente turístico, lo que tiene inevitables efectos sobre el carácter de la demanda. Asimismo, en algunas de ellas el peso de los vuelos charter es significativo.

[...]

En la mayoría de antecedentes nacionales⁷ y comunitarios⁸ se considera que cada ruta (desde el origen al destino) constituye un mercado separado (lo que es conocido como el enfoque OD).

La notificante considera que en el presente caso, el enfoque OD no es el más adecuado para definir los mercados relevantes, en la medida en que las rutas afectadas sirven a destinos turísticos, por lo que deja abierta la posibilidad de definir un mercado de vuelos a destinos turísticos. No obstante, esta Dirección de Investigación considera, en línea con el análisis del TDC en el caso AIR BERLIN/LTU, que la sustituibilidad entre las diferentes rutas no es lo suficientemente elevada como para considerarlas a todas ellas parte de un único mercado de producto. Todo ello sin perjuicio de que a la hora de valorar los efectos de la operación se tenga en cuenta la presión competitiva que pueden ejercer otras rutas turísticas, tanto desde el punto de vista de la demanda, como el de la oferta (por posibles reasignaciones de vuelos y slots).

Por otra parte, en línea con los antecedentes citados, la definición de los

⁵ GB también oferta servicios de carga. No obstante, sus ventas son muy reducidas en este ámbito (0,8% de su facturación total), y EASYJET no presta este tipo de servicios, por lo que no es necesario analizar esta actividad a los efectos de la presente operación.

⁶ GB también opera rutas con destino a España (y Gibraltar) en las que no está presente EASYJET. En particular en la temporada de verano de 2008 operará las rutas de Londres (Gatwick) – Gibraltar, Londres (Gatwick) – Tenerife Sur, Londres (Gatwick) – Lanzarote y Manchester – Tenerife Sur. En la medida en que no se produce adición de cuotas, no es necesario analizar estas rutas en profundidad a efectos de la presente operación.

Por otra parte, GB también opera en la temporada de invierno 2007/2008 la ruta Londres (Heathrow) – Málaga. No obstante, como consecuencia de la operación de concentración, esta ruta será abandonada por GB y sus slots en Heathrow vendidos a terceros operadores, entre ellos British Airways.

⁷ N-07044 AIR BERLIN-LTU, N-06118 TAP / PORTUGALIA, N-240 HESPERIA/IBERIA/ BINTER CANARIAS; N-178 AIR NOSTRUM/BINTER MEDITERRANEO; N-253 EASY JET/ NEWGO 1/GO FLY.

⁸ Ver, entre otros, expediente M.4439 – Ryanair / Aer Lingus

mercados relevantes debe ser completada analizando la sustituibilidad entre los aeropuertos cercanos; servicios directos e indirectos; vuelos regulares y vuelos chárter; y pasajeros sensibles al tiempo frente a no sensibles⁹.

V.2 Sustituibilidad aeroportuaria

De los aeropuertos españoles afectados por las cinco rutas analizadas, la notificante plantea que el aeropuerto de Alicante es sustitutivo del de Murcia, en línea con las conclusiones de la Comisión Europea en el caso RYANAIR/AER LINGUS.

No obstante, el TDC consideró en el caso AIR BERLIN /LTU que existe una sustituibilidad débil entre ambos aeropuertos, dependiendo del destino final de los pasajeros.

Por su parte, AENA considera respecto a Alicante y Murcia que existe un cierto grado de sustituibilidad *“debido a la proximidad geográfica de los Aeropuertos de Murcia-San Javier y Alicante, pueden existir flujos de tráfico en cada uno de ellos que tengan como destino final la región vecina.”*.

No obstante, aunque esta cuestión no afecta a las conclusiones del análisis, esta Dirección de Investigación analizará ambos escenarios, Alicante/Murcia y sólo Alicante.

Por otra parte, en el caso RYANAIR / AER LINGUS, la Comisión Europea ha considerado que los cinco aeropuertos de Londres (Londres Heathrow, Londres Gatwick, Londres City, Luton y Stansted) pertenecen a un mismo mercado geográfico. Esta conclusión también ha sido compartida, con algunos matices, por la autoridad de competencia británica (“OFT”)¹⁰. No obstante, la notificante considera que dos de los cinco aeropuertos (Luton y Stansted) son sustitutivos débiles del resto.

A la vista de lo anterior, y en la medida en que todos los vuelos de GB saldrán de Londres Gatwick, se examinarán los efectos de la operación en ambos escenarios (sólo Londres Gatwick y todos los aeropuertos de Londres). En este sentido, las conclusiones del análisis bajo uno u otro escenario no se ven afectadas.

V.3 Vuelos directos / indirectos

En cuanto a los vuelos directos / indirectos, en el caso que nos ocupa, las partes ofrecen vuelos directos cuya duración lleva a clasificarlos entre la corta y la media distancia.

Teniendo en cuenta los criterios considerados en los antecedentes nacionales y comunitarios citados, y dado que las rutas afectadas son de corto/medio alcance, a los efectos de la presente operación sólo se considerarán los vuelos directos en dichas rutas.

V.4 Vuelos regulares / Vuelos charter

Por norma general, los antecedentes comunitarios y nacionales citados han venido considerando que los vuelos regulares y los vuelos charter pertenecen a mercados de producto distintos, en la medida en que, desde el punto de vista de la

⁹ No es necesario examinar esta última distinción en la presente operación, en la medida en que al ser las rutas afectadas de carácter eminentemente turístico, casi todos los pasajeros son menos sensibles al tiempo que en otras rutas con mayor presencia de viajeros de negocios.

¹⁰ “BAA - The OFT’s reference to the Competition Commission”, Abril 2007.

demanda, las condiciones imperantes en los vuelos regulares, donde predominan los clientes individuales, son sustancialmente distintas a las relevantes en los vuelos charter, donde predominan como clientes los tour-operadores, que son operadores mayoristas¹¹.

No obstante, la notificante señala que esta distinción pierde sentido, en la medida en que los operadores charter tradicionales en las rutas afectadas, como Thomsonfly, Monarch, MyTravel o Thomas Cook, están cambiando su modelo de negocio de forma radical, aproximándose al modelo de negocio de compañías de bajo coste como EASYJET.

En este sentido, la notificante señala que:

- 1) Las compañías charter, como Thomsonfly, Monarch o XL.com están declarando como regulares en las rutas afectadas un número cada vez mayor de vuelos¹², y que el número de vuelos charter está descendiendo;
- 2) En los vuelos charter, las compañías venden cada vez más plazas como “sólo asiento”.

Por otra parte, también hay que tener en cuenta que parte de las plazas de los vuelos declarados regulares son vendidas a tour-operadores, especialmente en los vuelos de las compañías tradicionalmente charter, aunque este no es el caso de EASYJET (que sólo vende asientos individuales) o de GB (que vende una parte muy reducida de sus vuelos a tour-operadores).

A la vista de lo anterior, y en línea con lo señalado por el TDC en el caso AIR BERLIN / LTU, en última instancia el criterio relevante a la hora de delimitar el mercado relevante no es vuelo regular frente a vuelo charter, sino ventas de plazas individuales frente a ventas de plazas a tour operadores.

En este sentido, esta Dirección de Investigación entiende, en línea con los precedentes citados, 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. Todo ello sin perjuicio de que a la hora de valorar los efectos de la operación se tenga en cuenta la presión competitiva que pueden ejercer los paquetes turísticos que incluyen vuelos en las rutas afectadas.

Por otra parte, conviene tener en cuenta que no se disponen de cifras públicas de pasajeros individuales, sino sólo de pasajeros en vuelos regulares. No obstante, en el presente caso los vuelos regulares son una buena aproximación, en la medida en que los vuelos regulares de las partes llevan fundamentalmente pasajeros individuales, y que parte de los vuelos regulares de sus competidores tienen ventas a tour-

¹¹ En efecto, el primer mercado es uno de tipo mayorista –los demandantes, tour-operadores, compran usualmente los billetes en grandes paquetes–, situado “aguas arriba” del de los consumidores de paquetes turísticos ofertados por los propios tour-operadores y en el que estos últimos gozan de un poder de negociación muy superior al de los demandantes de billetes individuales (manifestado en forma de descuentos, horarios de vuelo flexibles, etc.) y construyen carteras de paquetes con criterios y objetivos diferentes a los de los consumidores individuales.

¹² Varias de estas líneas chárter han comenzado a publicar sus plazas como disponibles en categoría de vuelo regular en una de las mayores publicaciones de vuelos regulares la Official Airline Guide (“OAG”).

operadores, que en alguna medida son compensadas por las ventas “sólo asiento” que estos competidores realizan en sus vuelos charter.

A la vista de lo anterior, esta Dirección de Investigación considerará únicamente como mercado relevante las **ventas de asientos a pasajeros individuales** en las rutas de transporte aéreo afectadas. Para aproximar la estructura de la oferta de este mercado, se analizarán el número de pasajeros y las frecuencias de los vuelos regulares en dichas rutas.

V.5 Conclusión

Vistas las anteriores consideraciones, esta Dirección de Investigación entiende que los mercados relevantes de la operación notificada son **las ventas de asientos a pasajeros individuales en transporte aéreo** en las siguientes rutas:

1. Londres - Alicante
2. Londres - Málaga
3. Londres - Ibiza
4. Londres - Mahón
5. Londres - Palma de Mallorca

En todos estos casos se considerarán los vuelos regulares, en términos de número de pasajeros transportados y de frecuencias, tanto para todos los aeropuertos de Londres como para el aeropuerto de Londres-Gatwick. Por otra parte, en la ruta Londres-Alicante, también se examinará el escenario en el que los aeropuertos de Alicante / Murcia forman parte del mismo mercado.

VI. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VI.1 Características y evolución

Las rutas afectadas por la operación de concentración se caracterizan por tener un marcado carácter estacional, en la medida en que los vuelos en las mismas se concentran en la temporada de verano. De hecho, en la temporada de invierno GB sólo opera de manera significativa en las rutas Londres (Gatwick) - Alicante y Londres (Gatwick) – Málaga.

Por este motivo, es preciso examinar los efectos de la operación diferenciando por temporadas, siendo más relevante centrar el análisis en la temporada de verano, que va de abril a octubre, donde se concentra la mayor parte de la demanda.

Por otra parte, cabe destacar que las características del sector afectado por la operación permiten hacer un análisis de la situación competitiva en el futuro, conociendo ya con cierta aproximación cual será la estructura de la oferta, al menos en la próxima temporada de verano, ya que en la actualidad las frecuencias para la misma ya se encuentran programadas, sin perjuicio de que estas previsiones puedan no corresponderse exactamente con los vuelos finalmente efectuados.

En este sentido, conviene tener en cuenta que de cara a la temporada de verano de 2008, British Airways ha programado vuelos en alguna de las rutas afectadas, en las que antes sólo operaba a través de la franquicia de GB. Será necesario examinar en las distintas rutas el número de frecuencias previstas, tanto por British Airways como nuevo entrante, como por el resto de competidores, para la mencionada temporada.

Otra de las características particulares de estas rutas es que alguna de ellas tiene un reducido número de pasajeros que adquieren billetes en vuelos regulares, especialmente en lo que se refiere a la temporada de invierno. Eso podría implicar que el número de agentes que puede alcanzar la escala mínima eficiente en estas rutas sea reducido.

En estas rutas suelen operar predominantemente operadores de bajo coste como EASYJET y Ryanair, compañías de bandera como British Airways (a través de GB), y antiguos operadores charter puros, como Monarch o Thomsonfly

VI.2 Estructura de la oferta

A continuación se analiza la estructura de la oferta de vuelos regulares en las cinco rutas citadas, en términos de pasajeros en las cuatro últimas temporadas (invierno 2005/2006, verano 2006, invierno 2006/07 y verano 2007), y en términos de frecuencias previstas¹³ para el verano de 2008.

VI.2.1 Londres – Alicante

La operación produce una adición de cuota de 11 puntos porcentuales, pasando de una cuota del 41% en verano de 2007, (44% en Invierno de 2006), a una del 52%, tanto en invierno de 2006 como en verano de 2007.

¹³ El análisis de las frecuencias previstas para el verano de 2008 presenta las siguientes particularidades.

- AENA destaca que en la fecha actual su información oficial sobre frecuencias programadas, en términos generales, está sobreestimada en relación con el resultado final ya que hasta el 31 de enero las compañías pueden devolver los slots otorgados que no tengan previsto utilizar, así como hacer modificaciones posteriormente. Los movimientos finales podrían ser en algunos casos hasta un 20% inferiores a los previstos actualmente.
- La información suministrada por las partes, y verificada por esta Dirección de Investigación, que recoge la programación actualmente prevista y que ya está siendo ofrecida por las compañías, procedente de las páginas web de las aerolíneas y de los aeropuertos así como de la Official Airline Guide ("OAG"), arroja en términos generales datos de frecuencias inferiores a la de AENA, por el motivo anteriormente expuesto.
- Pueden existir dudas con respecto al carácter regular o charter de las frecuencias ofrecidas por algunas compañías. En el caso de easyJet, GB Airways, BA, British Midland y Ryanair tradicionalmente sus vuelos son regulares y todas sus frecuencias previstas también lo son. En el caso de Monarch, diferencia claramente en su página web vuelos charter y regulares. Sin embargo, en otros casos, como Thomsonfly y Firstchoice, si bien han pasado a publicar parte de sus vuelos como regulares, ambas compañías tienen puestos a la venta asientos sin diferenciar claramente si estos son charter o regular, apareciendo incluso algunos vuelos publicados bajo ambas categorías.
- En línea con lo anterior, AENA informa que a la hora de solicitar los slots las propias compañías lo hacen solicitando el código de servicio de regular o de charter, pero esto no tiene ninguna implicación en el proceso de coordinación de slots y posteriormente el carácter del vuelo se puede modificar.

Por todo lo anterior, se utilizará en el análisis el escenario más restrictivo en cuanto al número de vuelos regulares: se emplearán los datos, suministrados por las partes y verificados por esta Dirección de Investigación, de programación actualmente prevista y ofrecida por las compañías, descartando todos los vuelos publicados por Thomsonfly y Firstchoice como regulares, dada la incertidumbre sobre su catalogación. Además, estas compañías no declararon, según los datos oficiales, ningún pasajero regular en la última temporada de verano. Estas programaciones, si bien pueden estar aun sujetas a alteraciones, arrojan en estos momentos una imagen suficientemente representativa de cual será la situación en el verano de 2008 en términos de frecuencias.

LONDRES – ALICANTE / MURCIA								
Vuelos regulares desde todos los aeropuertos de Londres (Salidas+Ilegadas)								
Aerolínea	Invierno 2005		Verano 2006		Invierno 2006		Verano 2007	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
EASYJET	203.918	42%	479.853	41%	209.071	44%	493.315	41%
RYANAIR LTD.	130.478	27%	229.693	20%	132.795	28%	280.654	23%
MONARCH AIRLINES	85.015	18%	241.515	21%	90.104	19%	277.853	23%
GB	32.744	7%	124.412	11%	39.805	8%	133.824	11%
EASYJET + GB	236.662	49%	604.265	52%	248.876	52%	627.139	52%
BRITISH MIDLAND AIRWAYS	27.915	6%	58.373	5%	176	0%	16.713	1%
Air Berlin	0	0%	36.979	3%	559	0%	0	0%
Otros	0	0%	0	0%	4.217	1%	1.279	1%
TOTAL	480.070	100%	1.170.825	100%	476.727	100%	1.203.638	100%

Fuente: AENA

Considerando únicamente el aeropuerto de Londres–Gatwick a Alicante/Murcia, se produce una adición mayor, pasando para el verano de 2007 de una cuota del 36% para EASYJET y 25% para GB, a una cuota conjunta de 61%.

Considerando los movimientos programados para la temporada de verano de 2008 desde todos los aeropuertos de Londres, según la información suministrada por las partes, se obtiene una adición de 11 puntos, pasando a un 55%, tal y como muestra la tabla siguiente. Además de la entrada de BA, permanecen Monarch y Ryanair como competidores¹⁴.

MOVIMIENTOS PROGRAMADOS POR RUTA (SEMANA TIPO VERANO 2008*)		
SALIDAS regulares de todos los aeropuertos de Londres		
LONDRES ↔ ALICANTE + MURCIA		
Aerolínea	Salidas	%
EASYJET	54 + 8 = 62	44%
Monarch	21 + 7 = 28	20%
GB	15 + 0 = 15	11%
EASYJET + GB	69 + 8 = 77	55%
BA**	7 + 0 = 7	5%
Ryanair	7 + 21 = 28	20%
TOTAL	104 + 36 = 140	100%

* Semana tipo: Semana del 4 al 10 de agosto

** Nuevos vuelos, adicionales a los que operaba a través de GB.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la notificante.

A partir de datos de AENA, en el verano de 2007 se produjo una media semanal de 130 salidas regulares desde Alicante/Murcia a todos los aeropuertos de Londres. Con respecto a los datos de movimientos programados para verano de 2008 facilitados por AENA para una semana tipo, con las previsiones actuales habría 177 vuelos programados y la cuota de las partes sería algo inferior (52%).

¹⁴ Según la notificante, aparecería además XL Airways con tres vuelos regulares semanales. Esta compañía publica sus vuelos regulares en una página web claramente diferenciados de sus vuelos charter. AENA también recoge estos vuelos en su información, catalogados igualmente como regulares. Sin embargo no se ha considerado por no tener pasajeros regulares declarados en la temporada 2007.

Considerando el aeropuerto de Alicante por separado, en un análisis de los pasajeros transportados en el verano de 2007, se pasa de una cuota de mercado de un 50% (EASYJET) a un 66% (EASYJET + GB) para todos los aeropuertos de Londres, y de un 32% (EASYJET) a un 64% (EASYJET + GB) para el aeropuerto de Gatwick en la misma temporada. Por movimientos programados para el verano de 2008, se pasa de un 52% (EASYJET, 54 salidas) a un 66% (EASYJET + GB, 69 salidas).

VI.2.2 Londres – Málaga

La operación modifica sustancialmente la estructura de la oferta al producirse una adición de cuota de 33 puntos porcentuales en verano de 2007, pasando a una cuota conjunta de 76%. En invierno de 2006 la cuota es similar (77%) con una adición algo inferior, de 28 puntos.

LONDRES - MÁLAGA								
Vuelos regulares desde todos los aeropuertos de Londres (Salidas+Ilegadas)								
Aerolínea	Invierno 2005		Verano 2006		Invierno 2006		Verano 2007	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
EASYJET	207.366	44%	498.976	43%	217.039	49%	514.036	43%
GB	111.661	24%	359.279	31%	123.828	28%	396.239	33%
EASYJET + GB	319.027	68%	858.255	74%	340.867	77%	910.275	76%
MONARCH AIRLINES	111.671	24%	287.347	25%	98.357	22%	290.716	24%
IBERIA	40.946	9%	12.563	1%	0	0%	0	0%
RYANAIR LTD.	470	0%	449	0%	330	0%	0	0%
OTROS	98	0%	198	0%	231	0%	483	0%
TOTAL	472.212	100%	1.158.812	100%	439.785	100%	1.201.474	100%

Fuente: AENA

Considerando únicamente el aeropuerto de Londres–Gatwick a Málaga, se produce una adición para el verano de 2007 de 42 puntos porcentuales, de manera que EASYJET pasa de tener un 24% a una cuota de mercado del 67%.

Por otro lado, considerando los movimientos programados para la temporada de verano de 2008 desde todos los aeropuertos de Londres, según la información suministrada por las partes, se obtiene una adición de 23 puntos pasando a un 65%, tal y como muestra la tabla siguiente. Además de la entrada de BA, permanece Monarch como competidor¹⁵.

¹⁵ Al igual que en Alicante, aparecería, además, XL Airways con tres vuelos regulares semanales. Esta compañía publica sus vuelos regulares en una página web claramente diferenciados de sus vuelos charter. AENA también recoge estos vuelos en su información, catalogados igualmente como regulares. Sin embargo no se ha considerado por no tener pasajeros regulares declarados en la temporada 2007.

MOVIMIENTOS PROGRAMADOS POR RUTA (SEMANA TIPO VERANO 2008*)		
SALIDAS regulares de todos los aeropuertos de Londres		
LONDRES ↔ MÁLAGA		
Aerolínea	Salidas	%
EASYJET	63	42%
GB	35	23%
EASYJET + GB	98	65%
Monarch	32	21%
BA**	21	14%
TOTAL	151	100%

* Semana tipo: Semana del 4 al 10 de agosto

** Nuevos vuelos, adicionales a los que operaba a través de GB.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la notificante.

A partir de datos de AENA, en el verano de 2007 se produjo una media semanal de 127 salidas regulares desde Málaga a todos los aeropuertos de Londres. Con respecto a los datos de movimientos programados para verano de 2008 facilitados por AENA para una semana tipo, con las previsiones actuales habría 171 vuelos programados y la cuota de las partes sería también del 65%.

VI.2.3 Londres - Palma de Mallorca

La operación modifica sustancialmente la estructura de la oferta en verano con una adición de 16 puntos porcentuales, que lleva a una cuota conjunta del 68%. En invierno, se mantiene la cuota de EASYJET, al no operar GB.

LONDRES - PALMA								
Vuelos regulares desde todos los aeropuertos de Londres (Salidas+Ilegadas)								
Aerolínea	Invierno 2005		Verano 2006		Invierno 2006		Verano 2007	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
EASYJET	93.540	75%	291.834	57%	95.144	78%	340.263	52%
GB	156	0%	85.400	17%	0	0%	103.968	16%
EASYJET + GB	93.696	75%	377.234	74%	95.144	78%	444.231	68%
British Midland	20.875	17%	58.046	11%	15.062	12%	53.803	8%
Air Berlin	10.311	8%	51.633	10%	11.665	10%	44.354	7%
Monarch	0	0%	20.228	4%	0	0%	60.693	9%
Ryanair	0	0%	0	0%	0	0%	56.440	9%
OTROS	0	0%	656	0%	0	0%	740	0%
TOTAL	124.882	100%	507.797	100%	121.871	100%	660.261	100%

Fuente: AENA

Considerando únicamente el aeropuerto de Londres–Gatwick a Palma, en verano de 2007 se alcanzaría una cuota conjunta del 100% (57% EASYJET, 43% GB), al ser los dos únicos operadores que volaban a Palma desde este aeropuerto. Desde la próxima temporada de verano de 2008 también British Airways estará presente con vuelos desde este aeropuerto.

Por otro lado, considerando los movimientos programados para la temporada de verano de 2008 desde todos los aeropuertos de Londres, según la información suministrada por las partes, se obtendría una cuota resultante de 67% con una adición de 16 puntos, tal y como muestra la tabla siguiente. Además de la entrada de BA, permanecen Monarch, Ryanair y British Midland como competidores.

MOVIMIENTOS PROGRAMADOS POR RUTA (SEMANA TIPO VERANO 2008*)		
SALIDAS regulares de todos los aeropuertos de Londres		
LONDRES ↔ PALMA		
Aerolínea	Salidas	%
EASYJET	46	51%
GB	14	16%
EASYJET + GB	60	67%
British Midland	8	9%
Monarch	8	9%
BA**	7	8%
Ryanair	7	8%
TOTAL	90	100%

* Semana tipo: Semana del 4 al 10 de agosto

** Nuevos vuelos, adicionales a los que operaba a través de GB.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la notificante.

A partir de datos de AENA, en el verano de 2007 se produjo una media semanal de 80 salidas regulares desde Palma de Mallorca a todos los aeropuertos de Londres. Con respecto a los datos de movimientos programados para verano de 2008 facilitados por AENA para una semana tipo, con las previsiones actuales habría 115 vuelos programados y la cuota de las partes sería algo inferior (62%).

VI.2.4 Londres - Ibiza

La operación modifica sustancialmente la estructura de la oferta al producirse una adición de cuota de en torno a 20 puntos porcentuales, para alcanzar una cuota del 100% en el verano de 2006, que pasa a ser del 83% en el verano de 2007, debido a la entrada de Monarch. En invierno no se producen operaciones.

LONDRES – IBIZA								
Vuelos regulares desde todos los aeropuertos de Londres (Salidas+llegadas)								
Aerolínea	Invierno 2005		Verano 2006		Invierno 2006		Verano 2007	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
EASYJET	0		117.810	80%	186	100%	149.253	64%
GB	0		29.024	20%	0	0%	45.892	20%
EASYJET + GB	0		146.834	100%	186	100%	195.145	83%
MONARCH AIRLINES	0		0	0%	0	0%	38.985	17%
OTROS	0		46	0%	0	0%	0	0%
TOTAL	0		146.880	100%	186	100%	234.130	100%

Fuente: AENA

Considerando únicamente el aeropuerto de Londres–Gatwick a Ibiza, en el verano de 2007 se ha alcanzado una cuota conjunta del 79% (32% EASYJET, 47% GB).

Por otro lado, considerando los movimientos programados para la temporada de verano de 2008 desde todos los aeropuertos de Londres, según la información suministrada por las partes, se obtiene una adición de 15 puntos para alcanzar una cuota conjunta del 75%, tal y como muestra la tabla siguiente. Además de la entrada de BA, permanece Monarch como competidor.

MOVIMIENTOS PROGRAMADOS POR RUTA (SEMANA TIPO VERANO 2008*)		
SALIDAS regulares de todos los aeropuertos de Londres		
LONDRES ↔ IBIZA		
Aerolínea	Salidas	%
EASYJET	28	60%
GB	7	15%
EASYJET + GB	35	75%
BA**	7	15%
Monarch	5	10%
Total	47	100%

* Semana tipo: Semana del 4 al 10 de agosto

** Nuevos vuelos, adicionales a los que operaba a través de GB.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la notificante.

A partir de datos de AENA, en el verano de 2007 se produjo una media semanal de 29 salidas regulares desde Ibiza a todos los aeropuertos de Londres. Con respecto a los datos de movimientos programados para verano de 2008 facilitados por AENA para una semana tipo, con las previsiones actuales habría 54 vuelos programados y la cuota de las partes sería algo inferior (71%).

VI.2.5 Londres - Mahón

La operación modifica sustancialmente la estructura de la oferta al producirse una adición de cuota de 45 puntos (cuota de mercado de GB), para alcanzar una cuota resultante de un 57% en verano de 2007. Las partes no operan en invierno.

LONDRES – MAHON								
Vuelos regulares desde todos los aeropuertos de Londres								
Aerolínea	Invierno 2005		Verano 2006		Invierno 2006		Verano 2007	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
MONARCH AIRLINES	10.482	83%	37.828	45%	9.583	100%	38.604	43%
GB	201	2%	35.044	42%	0	0%	40.992	45%
EASYJET		0%	7.875	9%	0	0%	10.781	12%
EASYJET + GB	201	2%	42.919	51%	0	0%	51.773	57%
AIR NOSTRUM	1.945	15%	3.587	4%	0	0%	0	0%
TOTAL	12.628	100%	84.334	100%	9.583	100%	90.377	100%

Fuente: AENA

Considerando únicamente el aeropuerto de Londres–Gatwick a Mahón, se pasa en el verano de 2007 a una cuota conjunta del 100% (79% GB, 21% EASYJET). La cuota en verano de 2006 fue de un 92%, gracias a la presencia de Air Nostrum en el mercado de línea regular en Gatwick. Desde la próxima temporada de verano de 2008 también Monarch estará presente con vuelos desde este aeropuerto a Mahón.

Por otro lado, considerando los movimientos programados para la temporada de verano de 2008 desde todos los aeropuertos de Londres, según la información suministrada por las partes, se obtendría una cuota conjunta de un 61% con una adición de 39 puntos, tal y como muestra la tabla siguiente. Permanece Monarch como competidor, aumentando su número de frecuencias.

MOVIMIENTOS PROGRAMADOS POR RUTA (SEMANA TIPO VERANO 2008*)		
SALIDAS regulares de todos los aeropuertos de Londres		
LONDRES ↔ MAHON		
Aerolínea	Salidas	%
Monarch	7	39%
GB	7	39%
EASYJET	4	22%
EASYJET + GB	11	61%
TOTAL	18	100%

* Semana tipo: Semana del 4 al 10 de agosto

** Nuevos vuelos, adicionales a los que operaba a través de GB.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la notificante.

A partir de datos de AENA, en el verano de 2007 se produjo una media semanal de 10 salidas regulares desde Mahón a todos los aeropuertos de Londres. Con respecto a los datos de movimientos programados para verano de 2008 facilitados por AENA para una semana tipo, con las previsiones actuales habría 21 vuelos programados y la cuota de las partes sería algo superior (66%).

VI.3 Estructura de la demanda

El mercado europeo de vuelos de corta distancia viene caracterizado por una importante expansión y, según la notificante, la demanda ha crecido una media del 6% en los últimos años. En este sentido, según estadísticas de AENA, los aeropuertos españoles registraron durante el año 2006 más de 193 millones de pasajeros y 2.317.240 vuelos. Estas cifras reflejan un aumento del número de pasajeros del 6,6% y un crecimiento del número de movimientos del 4,8% sobre el año anterior.

Las rutas relevantes en la presente operación son de naturaleza eminentemente turística, lo que tiene como consecuencia una fuerte estacionalidad, donde la demanda alcanza sus valores más elevados coincidiendo con el verano y las vacaciones escolares.

En el presente caso, en los mercados relevantes la demanda está muy atomizada, pues proviene de los pasajeros individuales que adquieren asientos uno a uno o en grupos pequeños.

Por otra parte, EASYJET estima que menos del 10 por ciento de los pasajeros que viajan con esta compañía en estos tipos de rutas turísticas muestran algún tipo de comportamiento sensible al tiempo, tales como el hecho de reservar sus billetes con poco tiempo de antelación o estancia por un corto periodo de tiempo en el destino.

VI.4 Estructura de la distribución

Según la notificante, el principal canal de distribución de EASYJET es su página Web www.easyJet.com a través de la que se reserva el 98% del total de los billetes vendidos. Las ventas por teléfono y en los mostradores del aeropuerto constituyen el resto, ya que EASYJET no distribuye a través de agencias de viajes.

Asimismo, es preciso mencionar que recientemente, EASYJET ha concluido un acuerdo con los proveedores de Global Distribution Service (GDS) Amadeus y Galileo para la venta de sus servicios a empresas a partir de noviembre de 2007 a través de estos sistemas GDS de las agencias de viajes especializadas en empresas.

En lo que respecta a GB, aproximadamente la mitad de sus ventas provenían de los canales de ventas de British Airways, en particular su página web www.ba.com. El resto provenía fundamentalmente de ventas a través de agencias de viajes. En la actualidad British Airways ha dejado de vender los vuelos de GB en su página web, para aquellos programados a partir del 29 de marzo de 2008, y está en vigor el mencionado acuerdo de código compartido que permite a EASYJET vender asientos de los vuelos de GB en la temporada de verano de 2008.

VI.5 Fijación de precios

Según la notificante, EASYJET fija los precios de manera independiente para cada trayecto (no se dan descuentos por comprar ida y vuelta), al igual que GB.

EASYJET tiene una única categoría de billetes, cuyo precio es gestionado por un programa informático que, entre otros factores, tiene en cuenta el nivel de ocupación, la fecha y hora del vuelo, y el tiempo restante para que este salga. Según, la notificante, por norma general cuanto más cercana es la fecha del vuelo más caro es el billete. Asimismo, EASYJET utiliza programas informáticos (software QL2) para analizar los precios de sus competidores.

Por su parte, GB tiene 12 clases de precios, con distintos niveles de flexibilidad, que se van ajustando según cuál sea la demanda y con la evolución de las condiciones del mercado.

De los precios medios pasados de EASYJET, GB y sus principales competidores en las rutas afectadas se desprende que el precio medio suele ser inferior en la temporada de invierno que en la de verano.

Asimismo, por norma general los precios medios de EASYJET están por debajo de los de GB en todas las temporadas, y en un nivel relativamente parecido a los de competidores como Ryanair, Thompsonfly y Monarch.

En lo que respecta al efecto sobre los precios de la entrada de British Airways, de cara a la temporada de verano de 2008, un muestreo realizado por esta Dirección de Investigación¹⁶ permite comprobar que, si bien Easyjet ofrece precios mínimos más reducidos que los de British Airways, en términos generales esta compañía ofrece precios comparables a los de Easyjet en algunas categorías, con lo parece ejercer cierta presión competitiva efectiva sobre los operadores pre-existentes.

VI.6 Competencia potencial - Barreras a la entrada

Las barreras regulatorias desaparecieron en la Unión Europea en 1997¹⁷. 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.

Sin embargo, las inversiones necesarias para desarrollar la actividad de transporte aéreo de pasajeros son elevadas (aeronaves y, en menor medida, personal cualificado y publicidad).

¹⁶ Para la semana del 4 al 10 de agosto de 2008.

¹⁷ Reglamento (CEE) 2408/1992, del Consejo, de 23 de julio de 1992, en vigor desde el 1 de abril de 1997.

En lo que se refiere a la adquisición de aeronaves, la notificante señala que en este momento el mercado está ligeramente saturado, por lo que los periodos de espera mínimos para la entrega de aeronaves están entre 2-3 años. De hecho, los operadores ya establecidos gestionan la expansión de sus flotas a largo plazo. En el caso de EASYJET, tiene ya detallados sus planes.

No obstante, existen otras alternativas, como el leasing financiero de aeronaves o el *wet leasing* (que incluye a la tripulación) que son más flexibles pero más caras.

De todas maneras, los antecedentes citados coinciden en que uno de los insumos más importantes para prestar servicios de transporte aéreo es disponer de acceso suficiente a los aeropuertos.

En este sentido, que los aeropuertos dispongan de suficientes slots es esencial para que una aerolínea pueda abrir o expandir las frecuencias de determinadas rutas a partir de un aeropuerto. Asimismo, de cara a la gestión óptima de los vuelos, suele ser necesario disponer de una escala mínima eficiente en al menos uno de los dos aeropuertos que configuran una ruta.

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.

Según los antecedentes citados, sólo en el caso de los aeropuertos coordinados el nivel de saturación de los slots puede generar una barrera a la entrada significativa.

En estos aeropuertos, los slots se asignan dos veces al año¹⁸ 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.

No obstante, conviene tener en cuenta que el proceso de asignación de slots es continuo a lo largo de cada temporada desde su inicio, de forma que las compañías aéreas pueden efectuar nuevas solicitudes, modificar las existentes o cancelar las mismas en cualquier momento previo a la fecha de operación. Por lo tanto, es posible efectuar nuevas asignaciones una vez iniciada la temporada, siempre que exista capacidad disponible para ello. Asimismo, los operadores ya presentes en un aeropuerto pueden reasignar sus slots disponibles a nuevas rutas en cualquier momento.

En lo que respecta a los aeropuertos de los que parten las rutas analizadas en la presente operación, están coordinados los aeropuertos de Heathrow, Gatwick, Stansted, Alicante, Málaga, Palma de Mallorca, Ibiza (verano) y Mahón (verano).

En lo que se refiere a los **aeropuertos británicos**, la autoridad británica encargada de la coordinación aeroportuaria para la concesión de nuevos slots (*Airport Coordination Limited -ACL-*) ha indicado a la autoridad de competencia británica (OFT),

¹⁸ De cara a las temporadas de la IATA de invierno (noviembre -marzo) y verano (abril-octubre)

que Gatwick es un aeropuerto muy congestionado¹⁹, aunque la entrada a operar en él es posible gracias a la existencia de cierta rotación de slots. Asimismo, la ACL ha señalado que pese al grado de utilización de Luton y Stanstead, es posible operar en ellos en franjas horarias competitivas. No ocurre lo mismo en Heathrow, que está muy saturado y cuyo mercado secundario es sobre todo utilizado para captar slots para las rutas de largo recorrido.

En lo que se refiere a los **aeropuertos españoles**, AENA²⁰ ha indicado que ninguno de los aeropuertos afectados presenta en la actualidad problemas importantes de disponibilidad de capacidad, aunque en algunas franjas horarias (especialmente en verano) la capacidad puede estar saturada.

De los aeropuertos españoles coordinados, a partir de datos de AENA, cabe señalar respecto a la capacidad disponible en la temporada de verano:

- o En Alicante, la capacidad libre media en verano de 2007 en horario comercial (de 7:00 a 23:00 horas) fue de 30,5%. No obstante, presentó algunas restricciones en determinadas franjas horarias de mañana y tarde de los martes y fines de semana. De cara al verano de 2008 está previsto que estas restricciones continúen.
- o En Málaga, la capacidad libre media en verano de 2007 en horario comercial fue de 33%. No obstante, presentó algunas restricciones en determinadas franjas horarias de mañana durante la semana y en algunas franjas de tarde los fines de semana. De cara al verano de 2008 está previsto que estas restricciones continúen.
- o En Palma de Mallorca, la capacidad libre media en verano de 2007 en horario comercial fue de 26,9%. No obstante, presentó algunas restricciones en determinadas franjas horarias de mañana y tarde de los fines de semana. De cara al verano de 2008 está previsto que estas restricciones continúen.
- o En Ibiza, la capacidad libre media en verano de 2007 en horario comercial fue de 28,6%. No obstante, presentó restricciones en casi todas las franjas horarias de mañana y tarde de los fines de semana. De cara al verano de 2008 está previsto que estas restricciones continúen.
- o En Mahón, la capacidad libre media en verano de 2007 en horario comercial fue de 28,8 %. No obstante, presentó restricciones en casi todas las franjas horarias de mañana y tarde de los viernes, y en menor medida de los fines de semana. De cara al verano de 2008 está previsto que estas restricciones continúen.

¹⁹ De cara a la temporada de verano de 2008, la ACL indica que apenas existen slots disponibles en el pool de Gatwick entre las 5:00 y las 23:00.

²⁰ De acuerdo con la información suministrada por AENA, la capacidad disponible para operar en los aeropuertos españoles se analiza a partir de tres subsistemas interrelacionados: "pista" (aterrizaje y despegue, incluyendo la capacidad de radionavegación), "terminal" (espacio y facilidades de procesamiento de pasajeros), y "plataforma" (facilidades de aparcamiento de aviones, entre otros). En cuanto a plataforma, ninguno de los aeropuertos para los que se solicita información presenta problemas importantes de capacidad. Por tanto, la información aquí recogida se corresponde con la limitación más restrictiva en cada caso entre las definidas en los apartados de capacidad de pista y capacidad de terminal del aeropuerto en cuestión. AENA considera que aquellas franjas horarias con un porcentaje de capacidad disponible en cualquiera de estos dos subsistemas inferior al 20% implicará que las compañías aéreas pueden encontrar mayores dificultades para que les sean autorizados slots o confirmados horarios de operación.

Asimismo, cabe señalar que AENA ha indicado que están previstos aumentos de capacidad significativos durante los próximos cinco años en los aeropuertos de Alicante, Murcia y Málaga.

En lo que se refiere a la **competencia**, la notificante ha indicado que de cara a la temporada de verano de 2008, British Airways va a operar vuelos desde Gatwick a Alicante, Málaga, Palma de Mallorca e Ibiza, y desde Heathrow a Málaga. Esta información ha sido confirmada por AENA, y de hecho British Airways ya ha empezado a comercializar los vuelos en su página web.

Según AENA, en lo que se refiere a los aeropuertos españoles, British Airways ha obtenido sus slots solicitándolos por los cauces ordinarios en la reorganización de slots de cara a la temporada de verano de 2008 que se hizo en octubre de 2007. Por tanto, esta compañía ha podido hacerse en el pool con una cartera de slots suficiente para programar sus vuelos, al tiempo que los competidores pre-existentes mantenían, en términos generales, las mismas frecuencias programadas que en la temporada de verano de 2007.

Por tanto, como consecuencia de la entrada de British Airways, se va a compensar, aunque en algunos casos con menor número de frecuencias, la pérdida de GB como competidor independiente en todas las rutas menos la de Londres-Mahón. A esto hay que añadir que tanto las partes como los competidores pre-existentes mantienen en términos generales su programación de vuelos con respecto la temporada anterior.

Asimismo, Ryanair ha iniciado en marzo del 2007 sus vuelos a Alicante (ya volaba a Murcia) y a Palma de Mallorca desde el aeropuerto de Stansted, alcanzando posiciones relevantes en ambas rutas. De igual modo, la notificante destaca que Ryanair ha anunciado la apertura de una base en Alicante desde la que operará vuelos a 17 destinos a partir de la temporada de invierno 2007/2008.

Por otra parte, la notificante destaca que antiguos operadores charter puros como Monarch (que en la actualidad es un competidor destacado con vuelos regulares en todas las rutas analizadas), Thompsonfly o XL.com han comenzado a comercializar vuelos regulares, o están aumentando sus ventas *sólo asiento* en sus vuelos charter.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de EASYJET del control exclusivo de GB.

Los mercados relevantes de la operación son los de ventas de asientos a pasajeros individuales en transporte aéreo en determinadas rutas entre Londres y Alicante, Málaga, Palma de Mallorca, Ibiza y Mahón. No obstante, a los efectos del presente análisis, se ha utilizado como proxy los vuelos regulares en dichas rutas.

VII.1 Posición en el mercado

Todas las rutas afectadas por la operación notificada en España son de carácter eminentemente turístico, y la demanda se concentra en las mismas en la temporada de verano. De hecho, de todas ellas, GB sólo opera de forma significativa en invierno en las rutas Londres-Alicante y Londres-Málaga.

Por ello, resulta más relevante centrar el análisis de los efectos de la operación en la temporada de verano.

En la ruta **Londres / Alicante**, bajo la definición del mercado más amplia (todos los aeropuertos de Londres; Alicante/Murcia), la cuota de la entidad resultante en verano de 2007 se sitúa en 52%, con una adición de 11 puntos porcentuales, siendo sus principales competidores Ryanair y Monarch (23% de cuota de mercado cada uno de ellos). La estructura de oferta en la temporada de invierno es muy similar. Por otro lado, en la definición del mercado más estrecha (Gatwick-Alicante), la cuota resultante en verano de 2007 se sitúa en 64%, con una adición de 32 puntos, siendo el principal competidor Monarch (36% de cuota de mercado).

De acuerdo con la programación actual de frecuencias para la temporada de verano 2008, la entidad resultante contaría con un 55% de las frecuencias en la semana tipo considerada, permanecen Monarch (20%) y Ryanair (20%) y entra British Airways desde Gatwick con un 5% (7 frecuencias semanales).

En la ruta **Londres / Málaga**, la cuota de la entidad resultante alcanza en verano de 2007 el 76% (con una adición de 33 puntos) si se consideran todos los aeropuertos de Londres, siendo el principal competidor Monarch (24%). Si sólo se considera Gatwick, la cuota resultante es del 67%, con una adición de 43 puntos. Como en el caso anterior, la estructura de oferta en la temporada de invierno es muy similar.

Para la temporada de verano 2008, la entidad resultante contaría con un 65% de las frecuencias en la semana tipo considerada, permanece Monarch con un 21% y entra British Airways desde Gatwick y Heathrow con un 14% (21 frecuencias semanales).

En la ruta **Londres / Palma de Mallorca** la cuota de la entidad resultante alcanza en verano de 2007 el 68% con una adición de 16 puntos si se consideran todos los aeropuertos de Londres. Si sólo se considera Gatwick, la cuota resultante es del 100%, aunque hay que tener en cuenta que British Airways comenzará a operar esta ruta desde este aeropuerto en el verano de 2008. En la temporada de invierno la operación no da lugar a solapamiento entre las partes

De acuerdo con la programación actual de frecuencias para la temporada de verano 2008, la entidad resultante contaría con un 67% de las frecuencias en la semana tipo considerada, permanecen Monarch (9%), British Midland (9%) y Ryanair (8%) y entra British Airways con un 8% (7 frecuencias semanales).

En la ruta **Londres / Ibiza** la cuota de la entidad resultante en verano de 2007 es muy elevada, 83% con una adición de 20%, considerando todos los aeropuertos londinenses, siendo Monarch (17%) el principal competidor. Si sólo se considera el aeropuerto de Gatwick, la notificante alcanza el 79%. Las partes no operan esta ruta en la temporada de invierno.

De acuerdo con la programación actual de frecuencias para la temporada de verano 2008, la entidad resultante contaría con un 75% de las frecuencias en la semana tipo considerada, permanece Monarch (10%), y entra British Airways desde Gatwick con un 15% (7 frecuencias semanales).

Por último, en la ruta **Londres / Mahón**, la cuota de la entidad resultante alcanza en verano de 2007 el 57% (con una adición de 45 puntos) si se consideran todos los aeropuertos de Londres, siendo el principal competidor Monarch (43%). Si sólo se considera Gatwick, la cuota resultante es del 100%, con una adición del 79%, aunque hay que tener en cuenta que Monarch ha programado vuelos a Mahón desde este

aeropuerto en el verano de 2008. Las partes no operan esta ruta en la temporada de invierno. Sólo Monarch opera vuelos regulares a Mahón en invierno.

Para la temporada de verano 2008, la entidad resultante contaría con un 61% de las frecuencias en la semana tipo considerada, y permanece Monarch (39%).

VII.2 Efectos unilaterales y coordinados

De cara a los posibles efectos unilaterales derivados de la operación, es necesario tener en cuenta que EASYJET y GB han operado hasta la actualidad con modelos de negocio diferentes, en la medida en que la primera es una compañía de bajo coste mientras que la segunda operaba como compañía de bandera (bajo la marca British Airways), con precios normalmente superiores. Esto implica que la presión competitiva que GB venía ejerciendo sobre EASYJET no es tan significativa como la que ejercen Ryanair o Monarch.

Asimismo, conviene tener en cuenta que tanto las partes como los competidores pre-existentes mantienen en términos generales su presencia con respecto a la temporada anterior y que en cuatro de las cinco rutas afectadas (todas menos Londres-Mahón) va a entrar a competir en verano de 2008 British Airways, si bien con menos frecuencias que GB en la mayoría de los casos. No obstante, esto último previsiblemente no va a impedir a British Airways replicar la presión competitiva ejercida por GB, en la medida en que GB ya operaba con marca BA y ésta compañía se beneficia además de importantes economías de escala en el aeropuerto de Londres-Gatwick.

De hecho la política de precios de British Airways parece haberse diseñado en términos generales de modo que ofrece, al menos en algunas categorías de asientos, precios comparables a los de Easyjet.

Adicionalmente, el hecho de que British Airways disponga de un elevado número de slots en el aeropuerto de Gatwick y de que ésta haya podido conseguir utilizando los cauces normales slots en los aeropuertos españoles afectados, da mucha credibilidad a la posibilidad de que British Airways aumente su capacidad ante acciones unilaterales de la entidad resultante, como subidas de precios o reducción de frecuencias de vuelos.

Por otra parte, con independencia de que se optase por una definición estrecha del mercado relevante, restringiéndola a las rutas que salen de Gatwick, no se puede obviar la presión competitiva que ejercen los operadores de bajo coste que operan desde los aeropuertos de Stansted y Luton, con menores restricciones a la capacidad que Gatwick.

Entre los mismos destaca Ryanair, un competidor muy agresivo de EASYJET que ha experimentado un crecimiento significativo en los últimos años, y que ya está presente en dos de las rutas afectadas (Londres-Alicante/Murcia; Londres-Palma de Mallorca), así como en el aeropuerto de Málaga, al que podría volar desde Londres reasignando su cartera de slots.

Por otra parte, tampoco se puede obviar la presión competitiva que ejercen los operadores charter sobre la entidad resultante en las rutas afectadas, especialmente si se tiene en cuenta que éstos venden individualmente una creciente proporción de sus

asientos y que, en las rutas Londres-Palma de Mallorca, Londres-Ibiza y Londres-Mahón, estos operadores charter transportan a más del 50% de los pasajeros totales.

Asimismo, no hay que olvidar que en las rutas de Londres-Ibiza y Londres-Mahón el número total de pasajeros en vuelos regulares es reducido, lo que implica que el número de operadores que puede alcanzar la escala mínima eficiente tampoco puede ser muy elevado.

Todo ello en un contexto en el que las barreras a la entrada existentes en los mercados relevantes no son infranqueables, especialmente para los operadores como British Airways o Ryanair, que cuentan con una presencia significativa en algunos de los aeropuertos afectados. En particular, en lo que se refiere a la capacidad disponible en los aeropuertos españoles, a la luz de los datos aportados por AENA, quedan slots disponibles en esos aeropuertos, sin perjuicio de que haya restricciones en algunas de las franjas horarias más atractivas, especialmente durante los fines de semana.

En conclusión, con independencia de que las cuotas de la entidad resultante son 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.

En lo que respecta a los efectos coordinados, el hecho de que en cuatro de las cinco rutas no se reduzca el número de operadores existente, la heterogeneidad en el modelo de negocio de los distintos operadores existentes en las rutas afectadas, que dificulta la alineación de sus intereses, y la presión competitiva potencial existente en dichas rutas, hacen poco previsible la aparición de efectos coordinados negativos para la competencia efectiva como consecuencia de la operación notificada.

Estas conclusiones son consistentes con el análisis de la operación de concentración de AENA, que considera que la operación “no parece afectar de forma notoria a la situación competitiva en las rutas consideradas”.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, no es previsible que la operación suponga un perjuicio significativo para la competencia efectiva en los mercados considerados.

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.

Todo ello sin perjuicio de la legislación sectorial aplicable.