

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN**EXPEDIENTE C/0862/17 BXL Airlines/TCAB – ACTIVOS –**

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 19 de junio de 2017 ha tenido entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), notificación relativa a la operación de concentración económica consistente en la toma de control exclusivo por parte de BRUSSELS AIRLINES, N.V. (en adelante, Brussels Airlines) de determinados Activos de la aerolínea belga THOMAS COOK AIRLINES BELGIUM, N.V. (en adelante, TCAB), perteneciente al Grupo THOMAS COOK (Grupo TC).
- (2) La notificación ha sido realizada por la adquirente, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) por superar el umbral establecido en la letra a) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación de concentración le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) La fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 19 de julio de 2017, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2017 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

- (4) De acuerdo con la notificante, la operación no tiene dimensión comunitaria, dado que el volumen de negocios de las partes no supera los umbrales del artículo 1 del Reglamento 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas.
- (5) 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.
- (6) La operación está sujeta a la autorización de la autoridad de competencia de España, Bélgica, Portugal y Chipre.

III. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (7) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de determinados Activos de la aerolínea belga TCAB (“Activos transmitidos”) por parte de Brussels Airlines, perteneciente al Grupo TC.
- (8) En concreto, los activos de TCAB que se transfieren a Brussels Airlines son: 33 *slots* de despegue y aterrizaje en el aeropuerto de Zaventem- Bruselas, empleados para 33 rutas de origen-destino hacia lugares turísticos fuera de Bélgica; alquiler de 2 aeronaves Airbus A-320 para vuelos de corta y media distancia; fondo de comercio de los vuelos que emplean los slots citados;

fondo laboral de los miembros de la tripulación requerida para operar los vuelos de las 33 rutas involucradas; y franjas horarias.

- (9) A tal efecto, con fecha de 30 de marzo de 2017, Brussels Airlines y TCAB suscribieron una Oferta Vinculante^{1,2}, de la que forman parte tres anexos: i) el Contrato Marco entre Brussels Airlines, por una parte, y Thomas Cook Group, Plc. y TCAB, por otra; ii) el Contrato de Servicios Comerciales (en adelante, Contrato de Servicios) entre Brussels Airlines y Thomas Cook Belgium, N.V. (TCB), perteneciente al Grupo TC; y iii) el Arrendamiento de Aeronave o cada uno de los arrendamientos celebrados entre Condor Flugdienst, GmbH³ del Grupo TC y Brussels Airlines, en relación con la Aeronave. Está previsto que el cierre de la operación tenga lugar antes del [...].
- (10) La Operación propuesta está sujeta a las condiciones recogidas en el Contrato Marco de la Oferta Vinculante, en concreto, la cláusula 3.1 del Contrato Marco supedita la eficacia del propio contrato a la obtención de la autorización previa de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), y de las autoridades de competencia de Bélgica, Portugal y Chipre.
- (11) Por otra parte, como resultado de la Operación propuesta TCAB dejará de operar.
- (12) La operación se incluiría, de este modo, en el supuesto del artículo 7.1.b) de la LDC.

IV. RESTRICCIONES ACCESORIAS

IV.1 Obligación de suministro/compra

- (13) El Contrato de Servicios anexo a la Oferta Vinculante de 30 de marzo de 2017, incluye una obligación de suministro/compra, entre la aerolínea adquirente Brussels Airlines y el turoperador TCB del Grupo TC, vendedor de los Activos transferidos.
- (14) El Contrato de Servicios tiene un periodo de vigencia inicial de cinco (5) años, a partir de la fecha de comienzo del servicio de [...], tras el cual cualquiera de las partes podrá oponerse a su renovación que será automática cada año hasta [...].
- (15) En base a la obligación de suministro/compra, la adquirente se compromete a suministrar al turoperador TCB asientos en sus vuelos y determinados servicios relacionados a largo plazo, [...]. Por su parte, el turoperador TCB ha de adquirir los asientos de Brussels Airlines bloqueados, así como un

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

² [...]

³ [...]

volumen mínimo de asientos anual. De acuerdo con la información aportada por la notificante, la obligación de suministro/compra no es exclusiva.

IV.2 Valoración

- (16) El artículo 10.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, establece que *“en su caso, en la valoración de una concentración económica podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”*.
- (17) A su vez, la Comunicación de la Comisión Europea sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03, en adelante la Comunicación de la Comisión), considera que las cláusulas de obligación de prestación de servicios están justificadas para garantizar a cualquiera de las partes la continuidad del suministro de servicio, limitado al tiempo necesario para sustituir la relación de dependencia por una situación de autonomía en el mercado, pudiéndose justificar un periodo transitorio de cinco años como máximo.
- (18) Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios, así como la citada Comunicación de la Comisión, se considera que en el presente caso, el contenido de la cláusula de obligación de suministro/compra, en la medida en que no supere 5 años y no tenga carácter exclusivo, no va más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración, por lo que puede considerarse como parte integrante de la operación.

V. EMPRESAS PARTICIPES

V.1 Adquiriente: Brussels Airlines

- (19) Brussels Airlines es un operador aéreo con sede en Bruselas que tiene como actividades el transporte aéreo regular de pasajeros, el transporte de carga en todos sus vuelos, la gestión del mantenimiento propio diario, fletar vuelos para turoperadores, clubes deportivos, etc. desde cualquier lugar en Europa, alrededor del Mediterráneo y ciertas partes de Rusia y el Cáucaso.
- (20) Brussels Airlines se encuentra bajo el control exclusivo indirecto de la sociedad holding Deutsche Lufthansa, A.G. del Grupo Lufthansa, a través de su filial SN Air Holding⁴, compañía holding y único accionista de Brussels Airlines.
- (21) Según la notificante, de las aerolíneas del Grupo Lufthansa activas en el transporte aéreo de pasajeros, solo Brussels Airlines opera rutas desde Bruselas a los aeropuertos españoles, rutas en las que vuela actualmente TCAB.
- (22) El volumen de negocios del Grupo Lufthansa en España en 2016⁵, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se

⁴ SN Air Holding tiene 35 accionistas, incluyendo los gobiernos de Bruselas y valón.

⁵ Volumen de negocios asignado geográficamente según el criterio del punto de venta.

aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC), fue de [>60] millones de euros.

| Volumen de negocios de Grupo Lufthansa 2016 (millones de euros) | | |
|--|------------|-----------|
| Mundial | UE | España |
| [$>5\ 000$] | [>250] | [>60] |

FUENTE: Notificación

V.2. Adquirida: Activos de TCAB

- (23) TCAB es una aerolínea con sede en Bruselas, controlada al 100% por la sociedad inglesa holding del Grupo TC, Thomas Cook Group, Plc.
- (24) El Grupo TC ofrece servicios de turoperador, de agencia de viajes y de transporte aéreo de pasajeros para lo que posee cuatro aerolíneas, si bien, según la notificante, TCAB es la única aerolínea del Grupo TC que opera rutas entre Bruselas y aeropuertos españoles.
- (25) Los Activos transferidos a Brussels Airlines están vinculados únicamente al negocio del servicio de transporte aéreo de pasajeros del Grupo TC, que dejará de operar una aerolínea en Bélgica, tras la operación de concentración.
- (26) Según la notificante, conforme al artículo 5 del RDC, el volumen de negocios de los Activos de TCAB transmitidos a Brussels Airlines en España en 2016⁶, fue de [<60].

| Volumen de negocios de los Activos transmitidos 2016 (millones de euros) | | |
|---|------------|-----------|
| Mundial | UE | España |
| [$<2\ 500$] | [<250] | [<60] |

FUENTE: Notificación

VI. MERCADOS RELEVANTES

- (27) La operación afecta al sector de transporte aéreo de pasajeros (en línea regular o en chárter) en el que se solapan las actividades del grupo adquirente y los Activos adquiridos.
- (28) El sector del transporte aéreo de pasajeros ha sido analizado en diversas ocasiones por las autoridades de defensa de la competencia⁷ que, en un

⁶ Vid. nota a pie número 4.

⁷ Casos de la Comisión: M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III; M.5889 UNITED AIRLINES/CONTINENTAL AIRLINES; M.5747 IBERIA/BRITISH AIRWAYS; M.5403 LUFTHANSA/BMI; M.5364 IBERIA/CLICKAIR/VUELING; M. 5141 KLM/MARTINAIR; M.4600 AIR TUI/FIRST CHOICE; M.4439 RYANAIR/AER LINGUS; M.3940 LUFTHANSA/EUROWINGS; M.3770-LUFTHANSA/SWISS; M. 3280 AIR FRANCE/KLM; M.2672 SAS/SPANAIR.

Expedientes nacionales: C-0492/13 GLOBALIA/ORIZONIA; C/0387/11 LAN/TEP/TAM; C-0234/10 AIR BERLIN/ NIKI; C-0167/09 AIR BERLIN/ Negocio City Carrier de TUI TRAVEL; C-0044/08 AIR

primer momento, han venido diferenciando el mercado de servicio de transporte aéreo regular de pasajeros del mercado de vuelos chárter llevado a cabo mediante venta de billetes de avión a turoperadores, esencialmente, por diferencias de calidad, limitación de asientos ofrecidos sin alojamiento, acceso limitado a clientes *point-to-point* y a los clientes de empresa, frecuencia limitada, estancia mínima y tarifas. No obstante, la Comisión Europea⁸ ha indicado que las ventas de asientos en vuelos regulares y asientos sin alojamiento de compañías chárter, desde la perspectiva del cliente, podrían considerarse sustituibles, dado que los asientos sin alojamiento se pueden reservar individualmente por Internet para determinadas fechas. De la misma forma, la CNMC consideró los servicios de chárter como el mismo mercado de producto que los vuelos regulares, a la vista de diferencias cada vez menos perfiladas por la evolución del mercado en los últimos años, debido a la creciente fuerza competitiva de los vuelos regulares y de las compañías de bajo coste que operan vuelos regulares, y del aumento en las ventas directas de billetes a pasajeros por parte de las compañías chárter, a través de sus páginas Web.

- (29) En el ámbito de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, las autoridades de competencia⁹ han considerado que las definiciones de mercado de producto y geográfico deben basarse en el enfoque “punto de origen/punto de destino” o enfoque “OD”, según el cual cada combinación de un punto de origen y un punto de destino constituye un mercado de producto y geográfico distinto, desde el punto de vista de la demanda. Sin embargo, al definir las rutas se ha de tener en cuenta la existencia de determinados factores que pueden conducir a una definición más amplia o restrictiva del mercado, tales como la posible existencia de pasajeros sensibles al tiempo, la posible sustitución de los vuelos directos por los indirectos, la existencia de aeropuertos sustituibles que cubren el mismo área de captación, o la existencia de medios de transporte alternativos.
- (30) Actualmente, Brussels Airlines opera doce (12) rutas desde el aeropuerto de Bruselas Zaventem, a los siguientes aeropuertos españoles de destino: Alicante, Barcelona, Bilbao, Ibiza, Jerez, Las Palmas, Madrid, Málaga, Palma de Mallorca, Reus, Sevilla y Tenerife Sur. Por lo que se refiere a la ruta con destino a Reus, la notificante indica que únicamente estuvo activa en la temporada de verano de 2016 a consecuencia de ciertos problemas operativos del aeropuerto de Barcelona.

BERLIN/CONDOR; C/0024/07 EASYJET/GB AIRWAYS; N-07044 AIR BERLIN-LTU (C-105/07 del extinto TDC).

⁸ Ryanair/Air Lingus; Ryanair/Air Lingus III.

⁹ Casos comunitarios: M.7333 – Alitalia/Etihad; M.7270 – Cesky Aeroholding/Travel Service/Ceske Aerolinie; M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III; M.6447 – IAG/bmi; M.6607 – US Airways/American Airlines; M.5889 – United Air Lines/Continental Airlines; M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines; M.5335 – Lufthansa/SNB Airholding; M.7541 – IAG/Aer Lingus; M.4439 – Ryanair/Aer Lingus; M.5335 – Lufthansa/SNB Airholding.

Expedientes nacionales: C/0557/14 Springwater/Gowaii/Pullmantur; C/0492/13 GLOBALIA-ORIZONIA; C/0387/11 LAN/TEP/TAM; C/0234/10 AIR BERLIN/ NIKI.

- (31) Por su parte, TCAB opera trece (13) rutas entre el aeropuerto Zaventem y los aeropuertos de destino españoles de: Almería, Barcelona, Fuerteventura, Girona, Ibiza, La Palma, Lanzarote, Las Palmas, Málaga, Menorca, Palma de Mallorca, Reus y Tenerife Sur.
- (32) Teniendo en cuenta todo lo anterior, la notificante señala que existen tres (3) rutas con origen Bruselas-Zaventem y destino Ibiza, Las Palmas y Tenerife Sur, en las que se solapan las actividades de las partes y cuya cuota conjunta supera el 50% en las previsiones de la temporada verano 2017. Asimismo, en la ruta de solapamiento Bruselas-Zaventem-/Palma de Mallorca, la cuota conjunta casi alcanza el [30-40]% para la misma temporada. Además, los Activos transmitidos de TCAB a Brussels Airlines, tendrían por sí mismos una cuota de mercado individual superior al 50% en las siguientes rutas aéreas con origen Bruselas-Zaventem y destino Lanzarote, Almería, Menorca, Reus, Fuerteventura y Girona.
- (33) Respecto a las dos (2) rutas que unen Zaventem con los aeropuertos de Málaga¹⁰ y Barcelona¹¹, la notificante considera que no hay solapamiento entre las partes de la operación, puesto que TCAB venía operando estas rutas con un avión de Brussels Airlines, no con su propio avión. En cuanto a la ruta Zaventem-Reus ofertada por Brussels Airlines, la notificante indica que la cuota de mercado en la temporada de verano 2016 (única en la que estuvo activa) fue del [0-10]%¹².
- (34) Por último, la adquiriente Brussels Airlines no está verticalmente integrada. Por lo que se refiere al Grupo Thomas Cook, aunque lleva a cabo actividades de turoperador a través de TCB y de transporte aéreo de pasajeros en Bélgica con TCAB, tras la Operación propuesta, TCB dejará de formar parte de un proveedor verticalmente integrado en Bélgica al cesar la actividad de la aerolínea belga del grupo (TCAB).

VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VII.1 Estructura de la oferta

- (35) Según la notificante, existen tres rutas con origen Bruselas-Zaventem y destino Ibiza, Las Palmas y Tenerife Sur, en las que se solapan las actividades de las partes y cuya cuota conjunta supera el 50% en las previsiones de la temporada verano 2017, con un incremento de cuota de la misma magnitud que la de la adquiriente en la ruta hacia Ibiza e incrementos de alrededor del doble y del triple, respectivamente, en las otras dos rutas hacia Las Palmas y Tenerife Sur. En cuanto a la ruta Bruselas-Palma de

¹⁰ Aeropuerto de Bruselas Zaventem/ Málaga: En el verano de 2016, la cuota de Brussels Airlines fue: [30-40]% y TCAB: [0-10]%. Cuota combinada: [30-40]%.

¹¹ Aeropuerto de Bruselas Zaventem/ Barcelona: En el verano de 2016, la cuota de Brussels Airlines fue: [20-30]% y TCAB: [0-10]%. Cuota combinada: [20-30]%.

¹² Aeropuerto de Bruselas-Zaventem/ Reus: En el verano de 2016, la cuota de Brussels Airlines fue: [0-10]% y TCAB: [50-60]%. Cuota combinada: [50-60]%.

Mallorca, la cuota conjunta es casi del [30-40]%, procedente prácticamente de la adición de los activos de TCAB transmitidos a la adquirente.

- (36) El número de pasajeros en las citadas rutas se ha incrementado en las últimas temporadas, según los datos aportados en la notificación, a excepción de en la ruta Bruselas-Ibiza donde se ha reducido un [15-25]%, aproximadamente, entre la temporada de verano de 2016 y las estimaciones para verano 2017.
- (37) De la información aportada en la notificación, los principales competidores de Brussels Airlines en las rutas mencionadas en las previsiones para la temporada verano 2017 son Ryanair, TUI y Vueling. Concretando por rutas:
- En la ruta Bruselas-Ibiza, Brussels Airlines (cuota resultante de la operación [50-60]%), tiene como competidores a Ryanair y TUI Fly Belgium (TUI) que detentan conjuntamente el [40-50]% ([30-40]% de Ryanair y [10-20]% de TUI). Vueling no tiene previsiones de vuelos para verano 2017 y Brussels Airlines ha experimentado un incremento individual del mismo orden que la cuota de Vueling en la temporada anterior verano 2016 (alrededor del [15-25]%).
 - En la ruta Bruselas-Las Palmas, Brussels Airlines (cuota resultante de la operación [50-60]%), tiene como competidor a TUI que detenta el [40-50]% de cuota. Brussels Airlines entró con más fuerza a operar esta ruta en verano de 2016 con cuota individual del [20-30]%, a costa de restarle cuota a TCAB y a su competidor TUI, y también por el incremento de pasajeros en esta ruta en las últimas temporadas.
 - En la ruta Bruselas-Palma de Mallorca, Brussels Airlines (cuota resultante de la operación [30-40]%) tiene como competidores a Ryanair y TUI, que detentan conjuntamente el [60-70]% de cuota ([30-40]% de Ryanair y [20-30]% de TUI). Vueling operó la ruta las temporadas anteriores de verano de 2015 y 2016 con una cuota inferior al [5-15]%. Brussels no operaba esta ruta en esas temporadas por lo que prácticamente absorbe la cuota de TCAB en esta ruta.
 - En la ruta Bruselas-Tenerife Sur, TUI es el competidor directo de Brussels Airlines, con el [40-50]% de cuota. La cuota de Brussels era de escasa importancia en temporadas previas por lo que, al igual que en la ruta anterior, Brussels prácticamente operará con la cuota absorbida de TCAB.
- (38) Respecto a las rutas operadas únicamente por TCAB, actualmente no operadas por Brussels Airlines, TCAB tendría una cuota individual en el mercado más estrecho considerado (origen únicamente Zaventem), superior al 50%, en las rutas a Almería ([50-60]%) y Lanzarote ([70-80]%), según estimaciones para la temporada verano 2017. La cuota de TCAB en la temporada de verano previa de 2016, superó el 50% en las dos rutas citadas además de en otras tres rutas con destino a Fuerteventura ([50-60]%), Menorca ([50-60]%) y Gerona ([50-60]%). No obstante, cada una de las cinco rutas identificadas han reducido su cuota en las previsiones de verano de 2017: Gerona pasa al [40-50]%; Fuerteventura al [30-40]%; y no hay

previsión de operación en la ruta a Las Palmas ([0-10]% de cuota), según datos aportados por la notificante. Las rutas mencionadas entre Zaventem y los aeropuertos de destino españoles de Almería, Lanzarote, Fuerteventura, Menorca, Gerona y La Palma tienen como competidor directo en las últimas temporadas a TUI que supera en cuota a TCAB en tres de ellas (Fuerteventura con el [60-70]%; Menorca con el [50-60]% y Gerona con el [50-60]%) y en el caso concreto de la ruta Zaventem-La Palma pasaría a tener una cuota del [90-100]% en las estimaciones de verano 2017.

VII.2 Estructura de la demanda y distribución

- (39) La demanda final de los servicios de transporte aéreo en las rutas relevantes está fundamentalmente constituida por pasajeros individuales, no corporativos, que viajan por motivos de turismo y ocio, especialmente sensibles al precio y con mayor flexibilidad de horarios.
- (40) Según la notificante, una parte importante de los pasajeros que adquieren los billetes, bien en paquete vacacional o en vuelo sin alojamiento, son turistas belgas que compran o reservan los viajes para una ruta específica a título particular.
- (41) En los últimos años, la demanda de los clientes de servicios de transporte aéreo de pasajeros de los aeropuertos de Bruselas se ha incrementado con una tasa de crecimiento anual cercana al [0-10]% de media ponderada de los últimos años (desde 2010), según datos de la notificante.
- (42) En este escenario de crecimiento, la presión competitiva de las aerolíneas de bajo coste y la transparencia de precios debida a la posibilidad de comparar precios en Internet, ha propiciado que el billete de avión haya pasado a ser un producto relativamente estandarizado en el que los criterios de calidad o importancia del servicio prestado por aerolíneas concretas, se diluyen frente al precio, al que los clientes se han vuelto muy sensibles, especialmente en vuelos turísticos de corta distancia. Es decir, los consumidores consideran que las aerolíneas proporcionan productos igual de sustituibles entre ellas.
- (43) Las aerolíneas distribuyen sus vuelos directamente desde sus páginas Web, centros de asistencia telefónica y oficinas en los aeropuertos o, indirectamente, mediante agencias de viaje físicas o en Internet que integran comparadores de precios y venden billetes de cualquier aerolínea, proporcionando acceso directo a cualquier nuevo competidor que oferte vuelos en una determinada ruta.

VII.3 Barreras a la entrada

- (44) Según la notificante, la existencia de *slots* disponibles (derechos de despegue y aterrizaje) en ciertos aeropuertos es la única barrera de entrada relevante en el mercado de prestación de servicio de transporte aéreo. Las aerolíneas requieren tener acceso a los *slots* de aeropuertos de las rutas que tienen intención de operar, para lo cual han de solicitar al coordinador de gestión de las franjas horarias nacional (con seis meses de antelación a

cada temporada) la autorización para la asignación de *slots* en aquellos aeropuertos en los que el número de operaciones supera su capacidad. En Bélgica, el coordinador es *Belgium Slot Coordination* (BSC)¹³ y en España es la Asociación Española para la Coordinación y Facilitación de Franjas Horarias (AECFA)¹⁴, los cuales son responsables de coordinar y de programar horarios en los aeropuertos solicitados por las aerolíneas.

- (45) No obstante, la notificante señala que en las rutas afectadas por la operación, el aeropuerto más congestionado sería el de origen Zaventem a determinadas horas del día, por lo que las aerolíneas que desearan operar los destinos turísticos de solapamiento mencionados podrían obtener *slots* para los vuelos en otras franjas horarias. Respecto a los aeropuertos de destino, sólo los de Ibiza y Palma de Mallorca presentan congestión durante la temporada alta de verano, si bien, en ambos existen *slots* disponibles para potenciales operadores de esa ruta en horarios alternativos (por la noche) o en ciertos días de la semana. El resto de aeropuertos de destino cuentan con *slots* disponibles para todos los días de la semana.
- (46) Además de los *slots*, los precedentes mencionados consideran otros elementos relevantes de acceso al mercado, las elevadas inversiones a realizar para desarrollar la actividad, como compra de aeronaves y, en menor medida, servicio de manipulación en tierra, catering, personal cualificado y publicidad.
- (47) Ninguno de estos elementos constituye una barrera infranqueable de acceso al mercado, dado que las aerolíneas pueden operar con flota propia o con aviones alquilados o en *leasing*. Igualmente, según la notificante, el coste de entrada en un aeropuerto belga o español se corresponde con los costes de gestión para la implantación de nuevas operaciones, como acuerdos de subcontratación de servicios de manipulación en tierra y catering, y con el coste de marketing para la nueva ruta. Según lo anterior, las aerolíneas pueden entrar y salir de las rutas con coste mínimo.

¹³ Belgium Slot Coordination (BSC): <http://www.brucoord.org/Page01.html>

¹⁴ AECFA:

<https://www.slotcoordination.es/csee/Satellite/Slots/es/Page/1237545152315/1237544440201/Clasificacion-de-aeropuertos.html>

“Aeropuertos Coordinados” en los que cualquier operador aéreo, al objeto de aterrizar o despegar en el aeropuerto, ha de disponer de una franja horaria autorizada por parte del Coordinador, dado que la demanda de las aerolíneas excede su capacidad. En España, son aeropuertos coordinados Gran Canaria, Ibiza (Temporada de Verano), Lanzarote, Málaga – Costa del Sol, Menorca (Temporada de Verano), Palma de Mallorca, Tenerife Sur, entre otros.

“Aeropuertos con Horarios Facilitados” son los que tienen una demanda próxima a su capacidad aeroportuaria y con riesgo de saturación en ciertas franjas horarias o periodos: Almería, Ibiza (Temporada de Invierno), Jerez, La Palma, Menorca (Temporada de Invierno), Reus y Tenerife Norte.

- (48) Otras barreras como patentes, conocimientos técnicos o derechos de propiedad intelectual, no son relevantes en este mercado, según la notificante.
- (49) En cuanto a la entrada de nuevos operadores en las rutas, la notificante indica que no hay impedimento para acceder a las rutas a la vista de la aparición de varias compañías desde finales de los 90. En concreto, en el caso de Bélgica, las aerolíneas alternativas de bajo coste como Ryanair han ganado gran cuota de mercado y ejercen una fuerte presión competitiva sobre las aerolíneas belgas (Brussels Airlines, TCAB o TUI Fly Belgium). En cuanto a España, Vueling es un nuevo entrante en las rutas de Bruselas-Ibiza y Bruselas-Palma de Mallorca desde verano 2014, así como Ryanair en las mismas rutas, que previamente operaba desde Charleroi en lugar de Zaventem.

VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (50) La operación notificada consiste en la adquisición del control exclusivo por parte de la aerolínea belga Brussels Airlines, controlada indirectamente por Deutsche Lufthansa, A.G., sociedad cabecera del Grupo Lufthansa, de determinados Activos de la aerolínea belga TCAB, participada al 100% por la empresa inglesa cabecera del Grupo TC, Thomas Cook Group, Plc.
- (51) El sector afectado es el de transporte aéreo regular de pasajeros.
- (52) La operación de concentración, considerando la definición de mercado más estrecha con Zaventem como único aeropuerto de origen, dará lugar a solapamientos en cuatro rutas hacia los aeropuertos españoles de Ibiza, Las Palmas, Palma de Mallorca y Tenerife Sur, en las cuales las cuotas conjuntas se situarán entre el [30-40]% y el [50-60]% en la previsión para la temporada verano 2017 (cuotas conjuntas menores en la temporada anterior, verano 2016, y situadas entre el [20-30]% y el [50-60]%).
- (53) En particular, en dos rutas de solapamiento, hacia Las Palmas y Tenerife Sur, la cuota conjunta de las partes supera el 50% en la temporada de verano 2016 y previsiones de verano 2017. La cuota conjunta en la ruta hacia Ibiza también supera el 50% según las previsiones de verano 2017 ([20-30]% en verano 2016), mientras que en la ruta hacia Palma de Mallorca la cuota conjunta estimada no llega al [30-40]%, en las previsiones de verano 2017 ([20-30]% en verano 2016).
- (54) Las siete rutas donde no hay solapamiento, tras la Operación propuesta no cambia la estructura de competencia del mercado, dado que en todas ellas únicamente operaban TCAB y TUI, por lo que Brussels Airlines pasa a sustituir a TCAB al adquirir su cuota individual (Almería con el [50-60]%, Lanzarote con el [50-60]%, Menorca con el [40-50]%; Reus con el [50-60]%; Fuerteventura [30-40]%; La Palma del [10-20]% pasa al [0-10]%; y Gerona con el [40-50]%, según previsiones de verano 2017).
- (55) Según la notificante, la Operación de concentración afecta rutas hacia destinos turísticos en España. Desde el punto de vista del cliente, los

pasajeros de las rutas analizadas en la Operación propuesta son viajeros individuales belgas que viajan principalmente con fines de ocio y, en consecuencia, son muy sensibles al precio y más flexibles en sus reservas.

- (56) Por otra parte, y de acuerdo con la información aportada por la notificante, en todas las rutas, salvo la ruta Zaventem-Ibiza, el número de pasajeros se ha incrementado en las últimas temporadas sin que la capacidad de los aeropuertos de origen y destino, haya resultado limitativa. Además, todas las rutas son operadas por fuertes competidores de las partes y/o tienen potenciales competidores que han ofrecido vuelos en temporadas anteriores, todos ellos con capacidad suficiente para ofertar plazas propias, según datos de la notificación. Así sucede en la ruta Zaventem/Ibiza, en la que la cuota de los dos competidores Ryanair y TUI se sitúa a muy corta distancia de la de Brussels. O en las rutas Zaventem/Las Palmas y Zaventem/Tenerife Sur, con una fuerte presencia de TUI. Igualmente, en la ruta Zaventem/Palma de Mallorca, en la que Brussels Airlines no operaba con anterioridad a las temporadas de 2016, y empieza a hacerlo en verano 2017, tras obtener fácilmente, según la notificante, la autorización correspondiente del coordinador nacional, Ryanair tiene una cuota del [30-40]%, superior a la cuota conjunta resultante de la operación.
- (57) La operación tampoco tendrá efectos verticales de relevancia dado que, según la notificante, las partícipes de la operación de concentración no tienen actividad en mercados verticalmente relacionados.
- (58) A la luz de las consideraciones anteriores, no es previsible que la operación notificada vaya a suponer un obstáculo a la competencia efectiva en el mercado analizado, por lo que es susceptible de ser autorizada en primera fase sin compromisos.

IX. PROPUESTA

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

En relación a las restricciones accesorias, se considera que en el presente caso, el contenido de la cláusula de obligación de suministro (no exclusiva), no va más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración por lo que puede considerarse como restricción accesoria a la operación, en la medida en que su duración no exceda los 5 años.