



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-07044

AIR BERLIN / LTU

Competencia notificación relativa a la adquisición por parte de AIR BERLIN PLC & CO. LUFTVERKEHRS KG (en adelante AIR BERLIN) del control exclusivo Sobre LOMA-BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT MBH (LOMA). LOMA es una sociedad de holding que, entre otras participaciones, posee el 100% del capital social de la sociedad alemana LTU LUFTTRANSPORT-UNTERNEHMEN GMBH (LTU), que a su vez opera la aerolínea LTU.

Dicha notificación ha sido realizada por AIR BERLIN según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia por superar el umbral establecido en el artículo 14.1 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 15 bis de la Ley 16/1989 establece que: "El Ministro de Economía, a propuesta del Servicio de Defensa de la Competencia, remitirá al Tribunal de Defensa de la Competencia los expedientes de aquellos proyectos u operaciones de concentración notificados por los interesados que considere pueden obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado, para que aquél, previa audiencia, en su caso, de los interesados dictamine al respecto".

Asimismo, se añade: "Se entenderá que la Administración no se opone a la operación si transcurrido un mes desde la notificación al Servicio, no se hubiera remitido la misma al Tribunal".

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, la notificante solicita que, en el caso de que el Ministro de Economía resuelva remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia, se levante la suspensión de la ejecución de la operación.

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 1443/2001, el Servicio de Defensa de la Competencia requirió del notificante con fecha 7 de mayo de 2007 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada con fecha 25 de mayo de 2007. Adicionalmente, con fecha 30 de mayo de 2007 el Servicio de Defensa de la Competencia hizo un nuevo requerimiento, que fue contestado el 15 de junio de 2007.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **3 de julio de 2007**, 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 AIR BERLIN del control exclusivo sobre LTU.

La operación notificada se instrumenta a través de un contrato de compraventa de acciones, mediante el cual AIR BERLIN adquiere el 100% del capital social de LOMA, matriz de LTU.

La ejecución de la operación de concentración está condicionada a su autorización por parte de las autoridades de competencia de España, Alemania¹ y Austria². Asimismo, la operación se ha notificado en Turquía y Portugal.

II. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989 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, al obtener tanto AIR BERLIN como LTU más de dos tercios de su volumen de negocios comunitario en Alemania.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 16/1989 para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1.a de la misma.

III. EMPRESAS PARTICIPES

III.1. AIR BERLIN PLC (AIR BERLIN)

AIR BERLIN es el socio principal de la sociedad comanditaria alemana Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG.

AIR BERLIN es una compañía aérea de bajo coste que opera destinos de corto y medio recorrido en Europa y ciudades turísticas cercanas a ésta. Su flota actual es de [...] ³ aviones, de los que [...] pertenecen a su filial DBA, adquirida en verano de 2006, que según la notificante sólo opera rutas dentro de Alemania.

La estrategia de AIR BERLIN dentro de España ⁴ consiste en ofrecer vuelos diarios regulares desde 17 aeropuertos alemanes ⁵ a varias ciudades españolas ⁶, ya sean directos o indirectos (principalmente vía Palma de Mallorca). Conviene reseñar que el número de vuelos semanales de AIR BERLIN con destino Mallorca ha aumentado de 140 a 360 en tan solo 6 años.

AIR BERLIN presta servicios de mantenimiento y asistencia técnica ⁷ para aeronaves de su propia flota y también a terceros, siempre en aeropuertos alemanes y Palma de Mallorca. La facturación por estos servicios en 2006 fue de [...].

Además, AIR BERLIN posee el 24% del capital social de la compañía aérea NIKI ⁸.

¹ Con fecha 25 de Junio de 2007 se recibió a solicitud de este Servicio de Defensa de la Competencia, siguiendo los procedimientos ECA, una copia con el cuestionario del test de mercado efectuado por el Bundeskartellamt.

² Según la notificante, con fecha 30 de mayo de 2007, las autoridades austriacas aprobaron la operación de concentración.

³ Se inserta entre corchetes la información declarada confidencial a solicitud de la notificante.

⁴ Aunque también oferta vuelos directos a España desde Austria y Suiza.

⁵ Berlín, Dortmund, Dresde, Dusseldorf, Erfurt, Frankfurt, Friedrichshafen, Hamburgo, Hanover, Colonia/Bonn, Leipzig, Munich, Münster, Nuremberg, Paderborn, Rostock y Stuttgart.

⁶ En España: Alicante, Murcia, Almería, Oviedo, Barcelona, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Palma, Lanzarote, Madrid, Mernorca, Málaga, Murcia, Santiago de Compostela, Sevilla, Tenerife y Valencia.

⁷ [...].

⁸ [...].

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

Volumen de ventas de AIR BERLIN (millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España*	[<60]	[>60]	[>60]
<i>*Este volumen de ventas sólo incluye los billetes individuales vendidos a residentes en España. Si se aplicase el criterio 50/50, esta cifra ascendería en 2006 a [>60] millones de euros.</i>			

Fuente: Notificación.

III.2. LTU

La aerolínea alemana LTU pertenece a la sociedad de holding LOMA⁹.

LTU programa rutas de corto y medio alcance en Europa y además vuelos de larga distancia desde aeropuertos alemanes hacia Norteamérica, Caribe, África y Asia. Posee una flota de 27 aviones.

En España LTU opera vuelos desde 5 aeropuertos alemanes¹⁰ a 13 ciudades españolas¹¹, algunas de las cuales coinciden con las habituales de AIR BERLÍN.

LOMA también proporciona servicios de carga y servicios de asistencia técnica y mantenimiento de aviones¹². Sin embargo, según la notificante, LOMA tiene una presencia residual en ambos mercados¹³.

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

Volumen de ventas de LTU (millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España*	[<60]	[<60]	[<60]
<i>*Este volumen de ventas sólo incluye los billetes individuales vendidos a residentes en España. Si se aplicase el criterio 50/50, esta cifra ascendería en 2006 a [<60] millones de euros.</i>			

Fuente: Notificación

⁹ [...].

¹⁰ Dusseldorf, Munich, Frankfurt, Berlín y Colonia/Bonn.

¹¹ Alicante, Almería, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, La Palma, Lanzarote, Madrid, Menorca, Málaga, Palma de Mallorca, Tenerife y Valencia.

¹² [...]

¹³ En carga estima que su cuota en las rutas entre España y Alemania es inferior al [0-10]%.

IV. MERCADOS RELEVANTES

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

Aunque AIR BERLIN y LTU son operadores regulares, también fletan vuelos chárter o venden una parte significativa de los asientos de sus vuelos regulares a tour operadores. En particular, según la notificante, AIR BERLIN vendió en 2006 a tour operadores el [...] % de sus billetes, mientras que LTU vendió más del [...] % de sus billetes a tour operadores.

Los antecedentes nacionales¹⁴ y comunitarios¹⁵ han considerado que las líneas regulares de transporte de pasajeros constituyen un mercado de producto diferenciado de los vuelos de pasajeros en líneas no regulares o en régimen chárter.

Asimismo, algunos de estos antecedentes han diferenciado entre la venta de plazas individuales o de “solo asiento” y la venta de plazas a tour operadores (o ventas mayoristas). Esta diferenciación se justifica sobre la base de que las condiciones de demanda son diferentes, en tanto que los tour operadores gozan de un poder de demanda significativo en comparación con el de los consumidores individuales¹⁶.

Sin embargo, dada la importancia que tienen las ventas de billetes a tour operadores, a los efectos de la presente operación, se analizarán tanto las ventas totales, como las ventas individualizadas de servicios de transporte aéreo de pasajeros y las ventas a tour operadores en las distintas rutas entre Alemania y España afectadas por la operación.

Los antecedentes nacionales y comunitarios han considerado que cada ruta o grupo de rutas de transporte aéreo regular de pasajeros configura su propio mercado de producto y geográfico, en el que se incluyen todas aquellas alternativas de viaje y conexión entre los puntos de origen y destino que pueden ser consideradas sustituibles.

En este sentido, cada ruta o grupo de rutas, según los precedentes señalados, comprendería (i) los vuelos directos entre el punto de origen y destino; (ii) los vuelos directos de áreas de captación que se solapan significativamente con el área de los aeropuertos afectados; (iii) los vuelos indirectos que puedan sustituir a los directos.

¹⁴ Ver entre otros N-06118 TAP / PORTUGALIA, N-240 HESPERIA/IBERIA/ BINTER CANARIAS; N-178 AIR NOSTRUM/BINTER MEDITERRANEO; y N-253 EASY JET/ NEWGO 1/GO FLY. De manera más tangencial las operaciones del sector turístico, N-04010 VIAJES IBERIA/TUI ESPAÑA; N-03078 IBEROJET/VIVA TOURS, N-03031 TEINVER (MARSANS)/ TIEMPO LIBRE; N-03006 GLOBALIA/V. ECUADOR; y N-03003 IBEROSTAR/TURAVIA CLUB.

¹⁵ Entre otros, los casos IV/M.3770, Lufthansa/Swiss; M.3280 Air France/KLM; M.2672 SAS/Spanair; M.2041 UNITED AIRLINES/US AIRWAYS; M.1696 ONEX/AIR CANADA/CANADIAN AIRLINES; JV19 KLM/ALITALIA; M.1626 SAIR GROUP/SAA; M.1328 KLM/ MARTINAIR (II); M.1128 KLM/MARTIN AIR; M.967 KLM/AIR UK; M.616 SWISSAIR/ SABENA (II); M.562 SWISSAIR/ SABENA; M.278 BRITISH AIRWAYS/DAN AIR; M.157 AIR FRANCE/SABENA y las sentencias del Tribunal de Justicia de la UE, Casos 66/86; 342/99; y 177/04. Igualmente, en aplicación del Artículo 81 TCE las decisiones de la Comisión en el expediente COMP/D2/38.749, British Airways/Iberia/GB Airways.

¹⁶ En principio, tampoco parece que se pueda considerar que las ventas de plazas de avión a los consumidores finales por los tour operadores están en el mismo mercado de producto que las ventas individualizadas de las aerolíneas, en tanto que los tour operadores suelen vender dichas plazas combinadas con otros servicios adicionales (alojamiento, traslados aeropuerto-hotel, etc.).

No obstante, algunos consumidores (especialmente los turistas alemanes que no disponen de una residencia en España) se plantean la posibilidad de organizar sus vacaciones comprando un único paquete de servicios a un tour operador, o adquiriendo separadamente el vuelo, el alojamiento, etc., aunque en los últimos años los turistas escogen cada vez más esta segunda posibilidad, en parte gracias al desarrollo de las líneas aéreas de bajo coste.

Desde el punto de vista de la demanda, para cada ruta la sustituibilidad entre aeropuertos y vuelos directos e indirectos dependerá de lo que el pasajero potencial esté buscando en términos de precio, horario, frecuencia en los vuelos y acceso al aeropuerto, etc.

En términos generales, los precedentes señalados consideran que el grueso de los viajeros de ocio tiene mayor flexibilidad en los horarios, por tanto, su grado de sustituibilidad será más elevado, centrándose la competencia básicamente en torno al precio¹⁷.

Por el contrario, existe un tipo de pasajeros que están más interesados en billetes sin restricción, es decir, que puedan ser cambiados y que les permitan regresar en el mismo día, por lo que para ellos la frecuencia de vuelos es importante y tienen un menor grado de sustituibilidad entre vuelos directos e indirectos y entre aeropuertos.

No obstante, en la presente operación, casi todos los usuarios individuales de las rutas afectadas son turistas que mayoritariamente no demandan billetes sin restricciones. De hecho, la mayor parte de las ventas de las partes es de billetes no flexibles¹⁸, especialmente en las rutas afectadas en España.

Por este motivo, a los efectos de la presente operación, no se diferenciarán los mercados entre pasajeros sensibles al tiempo y los no sensibles, y se tendrá en cuenta esta flexibilidad a la hora de determinar la sustituibilidad entre vuelos directos e indirectos y entre aeropuertos.

AIR BERLIN opera entre España y Alemania mediante rutas directas e indirectas. Las rutas indirectas hacia la Península tienen su escala en Palma de Mallorca, mientras que las indirectas a Canarias hacen escala en Nüremberg y Zurich. Estas rutas indirectas están en muchos casos optimizadas para evitar tiempos de espera en la escala.

Por su parte, LTU siempre oferta rutas directas entre España y Alemania y no opera entre ciudades españolas.

Los antecedentes nacionales y comunitarios señalan que normalmente en los vuelos intracomunitarios de corta y media distancia, las rutas directas o indirectas no son sustitutivas, especialmente si la ruta indirecta no permite ir y volver en el mismo día¹⁹. No obstante, para vuelos de media duración en los que no haya muchas frecuencias diarias alternativas, un vuelo indirecto, a pesar de tener escala, puede ser sustitutivo de uno directo si es más atractivo, entre otros factores, por razón de precio, horarios o frecuencias.

La notificante considera que los vuelos directos e indirectos de AIR BERLIN y LTU entre España y Alemania son sustitutivos. De hecho, en muchas rutas, AIR BERLIN tiene una presencia de mercado significativa con vuelos indirectos.

Sin embargo, según los antecedentes comunitarios²⁰, esto no significa que todos los vuelos indirectos de dichas rutas sean sustitutivos de los vuelos directos de las partes. En primer lugar, los vuelos indirectos deben ser comercializados de tal manera que no exijan facturar de nuevo en la escala intermedia. Asimismo, el tiempo de espera en la escala intermedia no debe ser muy prolongado ni el precio medio del vuelo indirecto debe ser muy superior al del directo²¹.

¹⁷ [...].

¹⁸ Según la notificante el [...] % de los clientes de AIR BERLIN y LTU adquieren billetes con restricciones.

¹⁹ Este último factor no es muy relevante en el presente caso, pues como se ha señalado anteriormente, la mayor parte de los clientes no son sensibles al tiempo y, por lo tanto, no demandan ir y volver en el mismo día.

²⁰ Ver párrafos 12 y siguientes de la decisión del caso M.2672 SAS/Spainair.

²¹ [...].

No obstante, dado que este Servicio no dispone de información de precios de los competidores, ni de una segmentación de los datos de pasajeros en la misma ruta por vuelo directo e indirecto, no es posible determinar qué vuelos indirectos (en particular, a partir de que duración y con qué precios) son sustitutivos de los vuelos directos en las rutas afectadas entre Alemania y España. Por este motivo, a los efectos del presente análisis, y en línea con la definición de mercado presentada por la notificante, se tendrán en cuenta los vuelos directos e indirectos de las partes, y aquellos vuelos indirectos de los competidores que no tengan una duración muy superior a los de AIR BERLIN.

En lo que respecta a la sustituibilidad entre aeropuertos, los antecedentes nacionales y comunitarios consideran que los mismos pares de rutas de dos aeropuertos son sustitutivas entre sí cuando las áreas de captación de dichos aeropuertos se solapan de manera significativa.

Para determinar si las áreas de captación de dos aeropuertos se solapan, es necesario analizar el tiempo de viaje (incluyendo el de transporte hasta el aeropuerto y hasta el destino final), el coste del viaje (incluyendo el coste de transporte hasta/desde el aeropuerto), las frecuencias, horarios y duración de los vuelos disponibles en las rutas, la calidad de los servicios, etc.

La notificante considera que los aeropuertos de Colonia/Bonn, Dusseldorf, Dusseldorf-Weeze y Dortmund (aeropuertos del Rin) son sustitutivos para los pasajeros sin restricciones horarias, en tanto que el tiempo de viaje al centro de las ciudades es inferior a una hora y media. A los efectos del presente análisis estos aeropuertos se considerarán sustitutivos, aunque se deja abierta la posibilidad de establecer definiciones de mercado más estrechas.

En relación con los aeropuertos de Frankfurt-Main y Frankfurt-Hahn, la notificante considera que también son sustitutivos para los pasajeros sin restricciones horarias. A los efectos del presente análisis estos aeropuertos se considerarán sustitutivos, aunque se deja abierta la posibilidad de establecer una definición de mercado más estrecha.

Los aeropuertos de Berlin (Tegel, Schoenfeld y Tempelhof) también son considerados sustitutivos por la notificante para los pasajeros sin restricciones horarias.

En relación con los aeropuertos de Alicante y Murcia, la notificante considera que son sustitutivos para los pasajeros sin restricciones horarias, dado que el tiempo de viaje a cada una de las ciudades es inferior a una hora. Asimismo, plantea que el aeropuerto de Valencia también puede ser una alternativa. No obstante, dada la distancia entre Alicante y Valencia y el tiempo de viaje necesario entre ambas ciudades²², a los efectos del presente análisis, se va a considerar que sólo son sustitutivos los aeropuertos de Alicante y Murcia, y no el de Valencia.

Por último, respecto a los aeropuertos de Tenerife norte y Tenerife sur, la notificante considera que son sustitutivos, dado que el tiempo de viaje desde ambos aeropuertos es inferior a una hora.

De acuerdo con todo lo anterior, considerando las características de la presente operación y dado que ambas partes coinciden en las rutas entre España y Alemania en las que opera LTU presente, este Servicio analizará los mercados de ventas individualizadas de servicios transporte aéreo regular de pasajeros en las rutas:

²² La distancia del aeropuerto de Valencia a Alicante es de 185 Km y la notificante ha estimado que la duración del viaje es de 3 horas en transporte público y 1 hora y 55 minutos en transporte privado.

- o Aeropuertos del Rin con: Alicante/Murcia, Almería, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, La Palma, Lanzarote, Madrid, Málaga, Menorca, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife y Valencia.
- o Berlín con Fuerteventura, Gran Canaria, Palma de Mallorca y Tenerife.
- o Munich con Alicante/Murcia, Almería, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Lanzarote, Málaga, Menorca, Palma de Mallorca y Tenerife.
- o Frankfurt con: Almería, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, La Palma, Lanzarote, Palma de Mallorca y Tenerife.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1.- Características y evolución de los mercados

Según la notificante, las rutas afectadas por la operación de concentración suelen presentar en general un alto grado de estacionalidad, siendo AIR BERLIN uno de los pocos operadores que por norma general apenas varía su número de frecuencias entre invierno y verano, lo que implica que sus cuotas de mercado en invierno (donde el número de frecuencias suele ser menor) suelen ser más elevadas que en verano.

Por otra parte, según la notificante, las aerolíneas presentes en las rutas afectadas suelen revisar la situación de sus reservas para cada ruta con una antelación de [...] semanas con el fin de identificar las rutas en las que la ocupación es inferior a la capacidad disponible y su rentabilidad, pudiendo modificar los horarios de las mismas o las frecuencias.

No obstante, estos cambios han dado lugar a pocos abandonos de rutas por las partes de la operación²³, pues según la notificante, en los últimos años AIR BERLIN sólo ha abandonado la ruta directa Berlín-Madrid²⁴ (aunque mantiene la ruta indirecta vía Palma de Mallorca) y la ruta directa Palma de Mallorca-Reus (en 2006, aunque mantiene la ruta Palma de Mallorca-Barcelona). LTU sólo ha abandonado la ruta Dusseldorf-Jerez (en 2006).

En estos mercados hay que diferenciar entre operadores de bajo coste, que tienen costes operativos más reducidos²⁵, y los operadores de bandera²⁶, que tienen menor capacidad para competir vía precio en un elevado número de rutas por un periodo sostenido de tiempo.

Asimismo, hay que tener en cuenta que hay aerolíneas que venden un número significativo de plazas a tour operadores²⁷ y otras que no²⁸, aunque estas cifras difieren mucho ruta a ruta²⁹.

En suma, en las diferentes rutas que se van analizar operan algunas compañías de las llamadas “de bandera” como IBERIA, que pertenecen a la alianza ONeworld, y Lufthansa, integrada en STAR Alliance. Este tipo de compañías tienen unos costes operativos elevados y

²³ Este Servicio no dispone de datos sobre los abandonos de dichas rutas por los competidores.

²⁴ En 2005, a los seis meses de establecerla.

²⁵ La notificante estima que los costes operativos (pasaje disponible / Km) de AIR BERLIN son [...] euros, los de LTU de [...] euros, los de Ryanair de [...] euros, los de Germanwings de [...] euros, los de TUIFLY de [...] y los de CONDOR [...] euros.

²⁶ Los costes operativos de Iberia han sido estimados por la notificante en [...] euros, y los de Lufthansa en [...] euros.

²⁷ Por ejemplo AIR BERLIN (que según estimaciones de la notificante vende de media a tour operadores un [...] % de sus plazas), LTU ([...] %), TUIFLY ([...] %) y CONDOR ([...] %).

²⁸ Por ejemplo Ryanair (que según estimaciones de la notificante vende de media a tour operadores un [...] % de sus plazas), Easyjet ([...] %), Lufthansa ([...] %) o Iberia ([...] %).

²⁹ De hecho, en la mayoría de las rutas entre Alemania y Canarias, las ventas a tour operadores de las partes suelen representar un [...] % de los billetes vendidos por las partes.

ofrecen una serie de servicios al pasajero superiores a las llamadas compañías de “bajo coste” (RYANAIR, EASYJET) como por ejemplo salas VIP, tarjetas de fidelización de cliente, oferta de comidas y prensa a bordo, etc. Entre ambos tipos se encuentran AIR BERLIN y LTU, que combinan un bajo precio de venta de sus pasajes con ciertos servicios al pasajero. Por su parte, CONDOR y TUIFLY son aerolíneas verticalmente integradas con tour operadores (THOMAS COOK y TUI respectivamente) por lo que venden mayoritariamente sus billetes a través de esta modalidad y el resto lo ofrecen en venta individual a un precio bastante reducido. Por último, las compañías de bandera citadas también participan en aerolíneas de bajo coste: IBERIA participa en Clickair y LUFTHANSA controla GERMANWINGS.

Por otra parte cabe destacar que existe un acuerdo de código compartido³⁰ entre AIR BERLIN y su competidora TUIFLY (propiedad del tour operador TUI), que se firmó por primera vez en noviembre de 2004 y que se ha ido renovando por temporadas. [...].

Adicionalmente, AIR BERLIN ha anunciado públicamente³¹ la firma de un nuevo acuerdo de código compartido con la compañía aérea CONDOR (propiedad del tour operador Thomas Cook), su principal competidora en la mayoría de los destinos que opera.

No obstante, la notificante ha indicado a este Servicio que dicho acuerdo no ha llegado a firmarse y que las negociaciones del mismo han quedado congeladas hasta la ejecución de la operación de concentración notificada. En todo caso, la notificante ha señalado que el acuerdo, en caso de que fuese firmado, entraría en vigor en [...] y habría de analizarse conforme al artículo 81 del Tratado de la Comunidad Europea (TCE), como es habitual en materia de acuerdos de código compartido entre compañías aéreas.

V.2.- Estructura de la oferta³²

V.2.1 Rutas desde Aeropuertos del Rin

La estructura de la oferta resultante de la operación en las principales rutas afectadas entre los aeropuertos del Rin y España se recoge a continuación.

³⁰ Según cuál sea el contenido de un acuerdo de código compartido, los antecedentes comunitarios han considerado que los firmantes del mismo pueden dejar de ejercer presión competitiva el uno sobre el otro. Ver caso M.3777 LUFTHANSA/SWISS, párrafos 21 y siguientes de la decisión de 4 de julio de 2005.

³¹ Ver notas de prensa de ambas compañías:

AIR BERLIN, de 28 de marzo de 2007: http://www.airberlin.com/site/pressnews_dr.php?ID=538&LANG=spa

CONDOR, de 27 de marzo de 2007:

<http://www12.condor.com/tcf-es/downloads/CONDORAirBerlinAcuerdo.pdf>

³² La notificante ha señalado que las cuotas de mercado no son un buen indicador del poder de mercado de la entidad resultante, pues son muy volátiles. Sin embargo, a la luz de los datos aportados por la notificante, [...].

Por otra parte, conviene destacar que la entidad resultante es una de las pocas que opera de forma sostenida a lo largo de todo el año, por lo que sus cuotas de mercado en la temporada baja de cada ruta suelen ser superiores a las medias anuales.

RUTAS ENTRE AEROPUERTOS DEL RIN Y ESPAÑA (2006)						
AEROPUERTOS ESPAÑOLES		TOTAL PASAJEROS	AIR BERLIN (cuota)	LTU (cuota)	AB+LTU (cuota)	PRINCIPALES COMPETIDORES
IBIZA	Total	[...]	[30-40]%	[30-40]%	[70-80]%	GW ([10-20]%), CD ([0-10]%), TUIF ([0-10]%)
	Individual	[...]	[50-60]%	[0-10]%	[60-70]%	GW([20-30]%), CD ([0-10]%), TUIF ([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[20-30]%	[50-60]%	[80-90]%	GW ([0-10]%), CD ([0-10]%), TUIF ([0-10]%)
MENORCA	Total	[...]	[30-40]%	[10-20]%	[50-60]%	CD([20-30]%), TUIF ([20-30]%), SPAN/IB([0-10]%)
	Individual	[...]	[30-40]%	[20-30]%	[50-60]%	CD([20-30]%), TUIF ([20-30]%), SPAN/IB([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[30-40]%	[10-20]%	[50-60]%	CD([20-30]%),TUIF([20-30]%)
PALMA DE MALLORCA	Total	[...]	[40-50]%	[10-20]%	[50-60]%	TUIF([10-20]%),CD([10-20]%), GW([0-10]%) EAJ([0-10]%),LUFT([0-10]%)
	Individual	[...]	[30-40]%	[10-20]%	[50-60]%	CD([10-20]%),TUIF([10-20]%), GW([10-20]%) EAJ([0-10]%),LUFT([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[40-50]%	[10-20]%	[50-60]%	TUIF([10-20]%),CD([10-20]%), GW([0-10]%), EAJ ([0-10]%)
FUERTE VENTURA	Total	[...]	[10-20]%	[20-30]%	[40-50]%	CD([20-30]%), TUIF([20-30]%)
	Individual	[...]	[0-10]%	[10-20]%	[20-30]%	TUIF([40-50]%), CD([30-40]%)
	Touroporador	[...]	[20-30]%	[20-30]%	[40-50]%	CD([20-30]%), TUIF([20-30]%)
LANZAROTE	Total	[...]	[10-20]%	[30-40]%	[50-60]%	CD ([30-40]%), TUIF ([10-20]%), IB([0-10]%),OTROS ([0-10]%)
	Individual	[...]	[10-20]%	[20-30]%	[40-50]%	CD([30-40]%), TUIF([10-20]%), IB([0-10]%),OTROS([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[20-30]%	[30-40]%	[50-60]%	CD([30-40]%), TUIF([10-20]%)
LA PALMA	Total	[...]	[10-20]%	[40-50]%	[50-60]%	CD([30-40]%)
	Individual	[...]	[10-20]%	[30-40]%	[50-60]%	CD([20-30]%)
	Touroporador	[...]	[10-20]%	[40-50]%	[50-60]%	CD([30-40]%)
GRAN CANARIA	Total	[...]	[10-20]%	[20-30]%	[40-50]%	CD([40-50]%), TUIF([10-20]%)
	Individual	[...]	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	CD([50-60]%),TUIF([10-20]%)
	Touroporador	[...]	[20-30]%	[20-30]%	[40-50]%	CD([30-40]%),TUIF([10-20]%)
TENERIFE	Total	[...]	[10-20]%	[20-30]%	[40-50]%	CD([30-40]%), TUIF([10-20]%), IB([0-10]%)
	Individual	[...]	[10-20]%	[30-40]%	[40-50]%	CD([30-40]%),TUIF([10-20]%), IB([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[20-30]%	[20-30]%	[40-50]%	CD([30-40]%),TUIF([10-20]%), IB([0-10]%)
ALICANTE / MURCIA	Total	[...]	[30-40]%	[30-40]%	[60-70]%	EAJ([20-30]%),GW([0-10]%)
	Individual	[...]	[30-40]%	[30-40]%	[60-70]%	EAJ([20-30]%),GW([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[40-50]%	[30-40]%	[80-90]%	GW([0-10]%),EAJ([0-10]%), IB([0-10]%)
ALMERÍA	Total	[...]	[10-20]%	[70-80]%	[80-90]%	IB([0-10]%), OTROS([0-10]%)
	Individual	[...]	[0-10]%	[60-70]%	[70-80]%	IB([0-10]%), OTROS ([10-20]%)
	Touroporador	[...]	[10-20]%	[70-80]%	[90-100]%	IB([0-10]%),OTROS([0-10]%)
MÁLAGA	Total	[...]	[40-50]%	[30-40]%	[70-80]%	EAJ([10-20]%), IB([0-10]%)
	Individual	[...]	[40-50]%	[30-40]%	[70-80]%	EAJ([20-30]%),IB([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[50-60]%	[30-40]%	[90-100]%	EAJ([0-10]%),IB([0-10]%)
SEVILLA	Total	[...]	[40-50]%	[0-10]%	[40-50]%	IB([20-30]%),LFT([20-30]%),AL([0-10]%)
	Individual	[...]	[40-50]%	[0-10]%	[40-50]%	IB([20-30]%),LFT([20-30]%),AL([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[60-70]%	[0-10]%	[60-70]%	IB([10-20]%),LFT([10-20]%),AL([0-10]%)

Fuente: Notificación

Abreviaturas: Germanwings (GW), CONDOR (CD),TUIFLY (TUIF),IBERIA (IB),EASYJET (EAJ), LUFTHANSA (LFT), AIR LINGUS (AL), SPANAIR (SPAN).

La cuota alcanzada por las partes en las rutas entre los aeropuertos del Rin y España es en general elevada, superando en todos los casos el [30-40]%, salvo en las rutas con Madrid y Valencia. En las rutas con la península y Baleares existe un competidor con cierto peso (con cuotas entre el [10-20]% y el [20-30]%) salvo en el caso de Almería, ruta con un limitado número de viajeros, en el que la entidad resultante alcanza cuotas muy elevadas. En las rutas con

Canarias el tercero con mayor cuota tras la entidad resultante de la concentración es siempre CONDOR.

a) Baleares

En el caso de Ibiza la cuota conjunta de las partes se acerca al [70-80]% en el total de billetes vendidos, porcentaje que supera en las ventas a tour operadores. En el caso de las ventas individualizadas la cuota conjunta es del [60-70]% y el principal competidor, GERMAN WINGS, alcanza el [20-30]%:

- GERMANWINGS es el único de los principales operadores que vende mayoritariamente a pasajeros individuales ([...]%). Las ventas mediante tour operadores representan en torno al [...] para AIR BERLIN, el [...] para LTU y el [...] para CONDOR.
- En cuanto a las frecuencias y aeropuertos de origen, tan sólo AIR BERLIN ofrece vuelos desde 3 aeropuertos (Dusseldorf, Colonia y Dortmund), el resto de compañías opera desde un solo aeropuerto³³.

El modelo operativo de AIR BERLIN desde Dusseldorf para esta ruta consiste en hacer 14 vuelos semanales: 2 vuelos diarios, uno directo y otro indirecto vía Palma de Mallorca. LTU ofrece un vuelo diario y directo todos los días de la semana. CONDOR, por su parte, realiza 2 vuelos directos a la semana desde dicho aeropuerto.

En cuanto al aeropuerto de Colonia/Bonn AIR BERLIN realiza 9 vuelos semanales 3 directos y 6 indirectos y GERMANWINGS uno diario directo.

Desde Dortmund, AIR BERLIN realiza un vuelo directo al día todos los días de la semana. GERMANWINGS ha abierto una nueva ruta en 2007 en la que se ofrecen 2 vuelos directos semanales.

En el caso de Menorca y Mallorca la cuota conjunta de las partes oscila entre el [50-60]%.

- En Menorca TUIFLY y CONDOR son los únicos competidores relevantes y junto con la entidad resultante representan más del [80-90]% del mercado. Sólo Iberia/Spanair tiene alguna presencia en la venta de billetes individuales. En todo caso, el grueso de las ventas es a tour operadores³⁴.

Tan sólo AIR BERLIN ofrece vuelos desde 3 aeropuertos (Dusseldorf, Colonia y Dortmund), el resto de compañías opera desde un solo aeropuerto que en todos los casos es el de Dusseldorf.

AIR BERLIN realiza rutas desde Dusseldorf 2 días en semana con vuelos indirectos, vía Palma de Mallorca con una duración de 4 horas. Tanto LTU como CONDOR, ofrecen cada una un vuelo semanal y directo (duración aproximada de 2 horas y 20 minutos). TUIFLY ofrece un vuelo directo a la semana, con mayores frecuencias en temporada estival de la misma duración que CONDOR.

Los vuelos ofrecidos por SPANAIR o IBERIA son siempre indirectos y su duración total oscila entre 4 horas 40 minutos y 4 horas y 50 minutos.

³³ LTU y CONDOR operan desde Dusseldorf y GERMANWINGS y TUIFLY desde Colonia/Bonn. Próximamente GERMANWINGS abrirá nuevas rutas desde Dortmund

³⁴ Según la notificante, las ventas por tour operadores suponen el [...] de los pasajes totales para todas ellas, excepto para SPANAIR/IBERIA, que sólo vende un [...] a través de tour operadores

En cuanto al aeropuerto de Dortmund, AIR BERLIN ofrece rutas 2 veces en semana, indirectas vía Palma de Mallorca.

- En Mallorca, además de TUIFLY y CONDOR, también operan en la venta individual de billetes otros operadores como EASYJET y GERMAN WINGS³⁵.

Tanto AIR BERLIN como TUIFLY ofrecen vuelos desde 3 aeropuertos (Dusseldorf, Colonia y Dortmund) mientras que LTU y CONDOR lo hacen desde Dusseldorf y Colonia. El resto de las compañías normalmente sólo utilizan uno de los 4 aeropuertos³⁶.

Desde el aeropuerto de Dusseldorf³⁷ AIR BERLIN ofrece 4 vuelos diarios y directos todos los días de la semana, llegando a 6 vuelos algunos días de la semana (especialmente en la temporada de verano). LTU ofrece un mínimo de dos vuelos diarios, alcanzando el número de 3 algunos días. CONDOR opera 12 vuelos directos en semana (uno o dos diarios) y TUIFLY opera 2 vuelos directos diarios. LUFTHANSA ofrece un vuelo directo 4 veces en semana.

Desde el aeropuerto de Colonia/Bonn³⁸ AIR BERLIN ofrece 4 vuelos diarios y directos todos los días de la semana, llegando a 5 vuelos algunos días de la semana (especialmente en la temporada de verano). LTU ofrece 2 vuelos semanales. CONDOR opera un vuelo directo diario y TUIFLY opera 2 vuelos directos diarios. GERMANWINGS ofrece entre uno y tres vuelos directos diarios.

b) Canarias

En estas rutas la cuota conjunta de las partes se sitúa, en general, entre el [30-40] y el [50-60]%. Tan sólo en la venta de billetes individuales en las rutas a Fuerteventura y Gran Canaria la cuota de las partes es inferior al [20-30]%. En todos los casos el grueso del resto del mercado está en manos de CONDOR y TUIFLY:

- En las rutas Rin-Fuerteventura sólo AIR BERLIN ofrece vuelos desde 3 aeropuertos (Dusseldorf, Colonia y Dortmund) mientras que las otras 3 compañías que operan (LTU, CONDOR y TUIFLY) lo hacen desde Dusseldorf y Colonia.

Desde el aeropuerto de Dusseldorf AIR BERLIN ofrece 2 vuelos semanales directos, además para estas rutas se aplica el acuerdo de Código compartido que posee con TUIFLY de modo que AIR BERLIN ofrece también los vuelos de ésta para las rutas Dusseldorf-Fuerteventura y Colonia/Bonn-Fuerteventura. LTU y CONDOR ofrecen 2 vuelos semanales directos y TUIFLY opera 4 veces en semana con refuerzos en temporada de mayo a octubre. RYANAIR comenzará a operar en octubre de 2007 esta ruta a través del aeropuerto de Dusseldorf-Weeze.

Desde el aeropuerto de Colonia/Bonn AIR BERLIN ofrece 2 vuelos directos a la semana al igual que LTU y CONDOR. TUIFLY opera 2 vuelos directos semanales. La duración de todos ellos es aproximadamente la misma, 4 horas y media.

³⁵ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan cerca de un [...] % para AIR BERLIN y LTU, un [...] % para CONDOR, un [...] % para TUIFLY, un [...] % para GERMANWINGS y menos del [...] % para el resto.

³⁶ LUFTHANSA desde Dusseldorf, GERMANWINGS desde Colonia (aunque desde 2007 también desde Dortmund), EASYJET desde Dortmund y Ryanair desde Dusseldorf-Weeze (desde 2007).

³⁷ Para la ruta Dusseldorf-Palma de Mallorca, las cuotas de mercado de billetes individuales serían: AIR BERLIN [30-40] %, LTU [20-30] %, CONDOR [10-20] %, TUIFLY [10-20] %, y LUFTHANSA [0-10] %.

³⁸ Para la ruta Colonia/Bonn-Palma de Mallorca, las cuotas de mercado de billetes individuales serían: AIR BERLIN [30-40] %, LTU [0-10] %, CONDOR [0-10] %, TUIFLY [20-30] %, y GERMANWINGS [30-40] %.

- En las rutas Rin-Gran Canaria³⁹ sólo AIR BERLIN ofrece vuelos desde 3 aeropuertos (Dusseldorf, Colonia y Dortmund) mientras que LTU, TUIFLY y CONDOR lo hacen desde Dusseldorf y Colonia.

Desde el aeropuerto de Dusseldorf AIR BERLIN ofrece 3 vuelos semanales, todos ellos directos. LTU programa dos vuelos semanales directos, CONDOR opera 3 a la semana y TUIFLY opera con refuerzos en temporada de verano llegando a ofrecer 5 vuelos a la semana siempre directos.

Desde el aeropuerto de Colonia/Bonn AIR BERLIN ofrece 2 vuelos directos a la semana, adicionalmente realiza 2 vuelos indirectos, uno vía Nuremberg y otro vía Lanzarote. LTU ofrece 1 vuelo directo a la semana. CONDOR opera 1 vuelo directo semanal y TUIFLY opera 1 vuelo directo a la semana.

- En las rutas Rin-Tenerife⁴⁰ AIR BERLIN realiza vuelos desde 3 aeropuertos del Rin (Dusseldorf, Colonia/Bonn y Dortmund) a los 2 aeropuertos de Tenerife, si bien transporta un volumen mucho mayor de pasajeros hacia Tenerife Sur. LTU es la única compañía que desde Dusseldorf realiza movimientos importantes de viajeros hacia Tenerife Norte⁴¹.

Desde el aeropuerto de Dusseldorf AIR BERLIN ofrece 4 vuelos semanales propios de los cuales 3 son directos, compartiendo los trayectos que realiza TUIFLY en virtud del Acuerdo de Código Compartido que han firmado. Esta aerolínea realiza 3 vuelos directos semanales. LTU ofrece dos vuelos semanales directos y CONDOR realiza trayectos 3 días en semana también directos. Los vuelos que ofrece IBERIA son de tipo indirecto con escala en Madrid y de una duración muy superior a la que ofrece AIR BERLIN (7 horas frente a 5 horas 40 minutos).

Desde el aeropuerto de Colonia/Bonn AIR BERLIN ofrece un vuelo directo a la semana al igual que LTU y CONDOR.

- En las rutas Rin-Lanzarote⁴² tan sólo AIR BERLIN ofrece vuelos desde 3 aeropuertos (Dusseldorf, Colonia y Dortmund si bien en este último el número de pasajeros fue muy reducido en 2006) mientras que LTU y CONDOR lo hacen desde Dusseldorf y Colonia. El resto de las compañías (TUIFLY e IBERIA) emplea el aeropuerto de Dusseldorf.

Desde el aeropuerto de Dusseldorf AIR BERLIN ofrece 4 vuelos semanales y directos⁴³ y uno indirecto⁴⁴ Además, AIR BERLIN ofrece billetes en un vuelo operado por TUIfly en virtud del acuerdo de código compartido existente entre aerolíneas. Dicho finalizará al final de la presente temporada de vuelos de verano.

LTU, CONDOR y TUIFLY ofrecen dos vuelos semanales y directos. IBERIA realiza vuelos indirectos desde Dusseldorf con escala en Madrid, pero su duración es prolongada (7 horas y media) y SPANAIR, en código compartido con LUFTHANSA, también realiza vuelos desde el mismo aeropuerto, todos ellos indirectos y de duración aproximada 6 horas y 35 minutos.

³⁹ Según la notificante , las ventas a tour operadores para estas rutas representan cerca de un [...] % para las 2 compañías objeto de este informe y TUIFLY y un [...] % para CONDOR

⁴⁰ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] %.

⁴¹ LTU transportó [...] pasajeros en 2006 desde Dusseldorf a Tenerife Norte.

⁴² Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas desde aeropuertos del Rin a Lanzarote representan un [...] % para AIR BERLIN y LTU, un [...] % para CONDOR y TUIFLY y tan sólo un [...] % para IBERIA.

⁴³ Con una duración de 4 :10 horas

⁴⁴ Con una duración de 6:10 horas

Desde el aeropuerto de Colonia/Bonn AIR BERLIN ofrece 2 vuelos semanales directos de 3:20 horas de duración. Tanto CONDOR como LTU operan un vuelo semanal directo.

- En las rutas Rin-La Palma⁴⁵ AIR BERLIN es la única aerolínea que ofrece vuelos desde 3 aeropuertos (Dusseldorf, Colonia y Dortmund) el resto de las compañías normalmente sólo utilizan el de Dusseldorf.

Desde el aeropuerto de Dusseldorf tanto LTU como CONDOR ofrecen cada una un vuelo a la semana, que realiza una parada por motivos técnicos que prolonga el viaje hasta 6 horas en total. AIR BERLIN realiza 2 vuelos semanales en las mismas condiciones que las anteriores.

TUIFLY opera 1 vuelo indirecto a la semana vía Tenerife Sur, cuya duración aproximada es de 7 horas y cuarto. Tanto IBERIA como SPANAIR ofrecen vuelos indirectos diarios con duración entre 7 y 8 horas.

Desde el aeropuerto de Colonia/Bonn sólo opera AIR BERLIN, que ofrece 1 vuelo semanal con una parada. La duración total es de 4 horas y media.

c) Península

En las rutas a Alicante/Murcia⁴⁶ (las partes representan [60-70] de las ventas individualizadas y [70-80] de las ventas a tour operadores) también operan Easy Jet y German Wings. Sólo AIR BERLIN ofrece vuelos desde 3 aeropuertos alemanes (Dusseldorf, Colonia y Dortmund), el resto de las compañías sólo utilizan un aeropuerto⁴⁷, además en el caso de los aeropuertos españoles, AIR BERLIN y LTU son las únicas compañías en volar a ambos aeropuertos, ya que el resto sólo emplea el aeropuerto de Alicante.

- Desde el aeropuerto de Dusseldorf⁴⁸ AIR BERLIN ofrece 21 vuelos semanales: a diario uno directo y 2 indirectos. LTU ofrece 14 semanales, al realizar 2 vuelos diarios directos. Desde el aeropuerto de Dusseldorf-Weeze RYANAIR ofrece 1 vuelo directo todos los días de la semana (desde 2007).
- Desde el aeropuerto de Colonia/Bonn⁴⁹ AIR BERLIN ofrece 19 vuelos semanales la mayoría de ellos indirectos LTU realiza 1 vuelo directo 3 días en semana hacia el aeropuerto de San Javier (Murcia) y GERMANWINGS ofrece 1 vuelo directo 3 días a la semana.
- Desde el aeropuerto de Dortmund⁵⁰ AIR BERLIN ofrece 15 vuelos semanales todos ellos indirectos. LTU ofrece 3 vuelos semanales directos al aeropuerto de Murcia y EASYJET realiza vuelos directos a diario entre Dortmund y Alicante.

En las rutas a Almería⁵¹ la estructura resultante es cercana al monopolio en ventas a tour operadores, mientras que operadores como IBERIA tienen cierta presencia en las ventas individualizadas donde la cuota conjunta de las partes es del [70-80] %.

⁴⁵ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] %.

⁴⁶ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan cerca de un [...] % para las compañías objeto de concentración y el [...] % para el resto.

⁴⁷ LTU en Dusseldorf, EASYJET en Dortmund y GERMANWINGS en Colonia/Bonn.

⁴⁸ Para la ruta Dusseldorf-Alicante, las cuotas de mercado de pasajeros totales serían: AIR BERLIN [40-50] %, LTU [50-60] %.

⁴⁹ Para la ruta Colonia/Bonn-Alicante, las cuotas de mercado de pasajeros totales serían: AIR BERLIN [50-60] %, y GERMANWINGS [40-50] %.

⁵⁰ Para la ruta Dortmund-Alicante, las cuotas de mercado de de pasajeros totales serían: AIR BERLIN [0-10] %, EASYJET [90-100] %.

La mayoría de pasajeros de estas rutas viajan desde o hacia el aeropuerto de Dusseldorf (del total de [...] pasajeros anuales, sólo [...] emplean los de Dortmund y Colonia)

La notificante afirma que las elevadas cuotas de mercado que posee LTU en esta ruta se debe a que es la única aerolínea que ofrece vuelos directos en esta ruta (2 veces por semana con duración de 2 horas y 50 minutos). AIR BERLIN ofrece un vuelo indirecto semanal desde cada uno de los aeropuertos que opera hacia Almería (Dusseldorf, Dortmund y Colonia/Bonn) y LUFTHANSA y SPANAIR ofrecen bajo acuerdo de código compartido 3 vuelos indirectos al día entre Dusseldorf y Almería. IBERIA realiza 2 vuelos diarios indirectos pero cuya duración es de 5 horas 45 minutos frente al máximo de AIR BERLIN de 4 horas 55 minutos.

También en las rutas con Málaga⁵² la estructura resultante se acerca al [...], mientras que en las ventas individualizadas se configura un [...] formado por la entidad resultante ([70-80]%) e Easy Jet (cerca del [20-30]%).

Nuevamente, sólo AIR BERLIN ofrece vuelos desde 3 aeropuertos (Dusseldorf y Colonia mayoritariamente y Dortmund de forma más marginal). El resto de las compañías sólo utilizan el aeropuerto de Dusseldorf.

Desde el aeropuerto de Dusseldorf AIR BERLIN ofrece 21 vuelos a la semana: 1 vuelo diario directo (2h: 55 minutos) y 2 vuelos diarios indirectos todos los días de la semana (4:40 horas-5:15h). LTU ofrece 7 vuelos en semana (un vuelo directo diario de duración aproximada 3 horas). TUIFLY opera 2 vuelos directos diarios y LUFTHANSA y SPANAIR ofrecen a modo de acuerdo de Código Compartido entre 1 y 2 vuelos al día todos los días de la semana.

RYANAIR comenzará a operar en octubre de 2007 esta ruta desde el aeropuerto de Dusseldorf-Weeze.

Desde el aeropuerto de Colonia/Bonn AIR BERLIN ofrece 15 vuelos semanales algunos de ellos directos y otros indirectos.

El aeropuerto de Dortmund es operado tanto por AIR BERLIN como por EASYJET: la primera ofrece 15 vuelos semanales indirectos, mientras que la segunda aerolínea opera 1 vuelo al día directo.

En las rutas Rin-Valencia, la cuota conjunta de las partes es del [30-40]% (por detrás de TUIFLY –[50-60]%- que cuenta con una posición destacada en las ventas a tour operadores). La cuota conjunta de las partes es del 32,6%, también por detrás de TUIFLY ([40-50]%). Tanto AIR BERLIN como LUFTHANSA ofrecen vuelos a Valencia desde 3 aeropuertos (Dusseldorf, Colonia y Dortmund). El resto de las compañías normalmente sólo utilizan uno de los 4 aeropuertos⁵³.

Las cuotas de mercado en la ruta Dusseldorf-Madrid son: AIR BERLIN [0-10]%, LTU [30-40]%, Lufthansa [0-10]% e Iberia [50-60]%. AIR BERLIN sólo opera vuelos indirectos a Madrid, vía Palma de Mallorca, desde Dusseldorf y Dortmund. Por su parte, según su página web, LTU va a discontinuar esta ruta a partir de julio de 2007.

⁵¹ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] % para AIR BERLIN y LTU y menos de un [...] % para el resto de aerolíneas.

⁵² Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan cerca de un [...] % para las partes de la operación y CONDOR y el [...] % para el resto.

⁵³ LTU, AIR FRANCE e IBERIA desde Dusseldorf, TUIFLY desde Colonia/Bonn, RYANAIR empezará en octubre de 2007 desde Dusseldorf-Weeze.

La adquirida no opera en Sevilla, de forma que en estas rutas no existe adición alguna de cuotas.

V.2.2 Rutas Berlín-España

La estructura de la oferta resultante de la operación en las principales rutas afectadas entre Berlín y España se recoge a continuación.

RUTAS DESDE AEROPUERTOS DE BERLIN 2006						
AEROPUERTOS ESPAÑOLES		TOTAL PASAJEROS	AIR BERLIN (cuota)	LTU (cuota)	AB+LTU (cuota)	PRINCIPALES COMPETIDORES
PALMA DE MALLORCA	Total	[...]	[60-70]%	[0-10]%	[60-70]%	CD([10-20]%) EAJ([10-20]%) NL([0-10]%) IB([0-10]%) ⁵⁴
	Individual	[...]	[60-70]%	[0-10]%	[60-70]%	EAJ([20-30]%) CD ([0-10]%) IB([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[50-60]%	[0-10]%	[60-70]%	CD([20-30]%) EAJ([0-10]%) NL([0-10]%)
FUERTEVENTURA	Total	[...]	[20-30]%	[10-20]%	[40-50]%	CD([30-40]%) TUIF([10-20]%) IB([0-10]%) ⁵⁵
	Individual	[...]	[10-20]%	[0-10]%	[20-30]%	CD([40-50]%) TUIF([20-30]%) IB([10-20]%)
	Touroporador	[...]	[20-30]%	[20-30]%	[50-60]%	CD([20-30]%) TUIF([10-20]%)
GRAN CANARIA	Total	[...]	[10-20]%	[20-30]%	[40-50]%	CD([30-40]%) TUIF([10-20]%) IB([0-10]%)
	Individual	[...]	[10-20]%	[0-10]%	[20-30]%	CD([40-50]%) TUIF([10-20]%) IB([10-20]%)
	Touroporador	[...]	[20-30]%	[20-30]%	[40-50]%	CD([30-40]%) TUIF([10-20]%)
TENERIFE	Total	[...]	[40-50]%	[0-10]%	[50-60]%	CD([30-40]%) TUIF([10-20]%) IB([0-10]%)
	Individual	[...]	[40-50]%	[0-10]%	[40-50]%	CD([20-30]%) IB([10-20]%) ⁵⁶ TUIF([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[40-50]%	[10-20]%	[50-60]%	CD([30-40]%) TUIF([10-20]%)

Fuente: Notificación

a) Canarias

En las rutas entre Berlín y Canarias, el grueso de los billetes se venden a tour operadores. En este sentido cabe señalar que:

- La entidad resultante arroja una cuota inferior al [20-30] % en las ventas de billetes individuales a Fuerteventura y Gran Canaria. Sólo en el caso de las ventas de billetes individuales entre Berlín y Tenerife la cuota conjunta se acerca al [40-50] %. Sin embargo, en este caso existen

⁵⁴ Según la notificante, Lufthansa/Spainair (en código compartido) y Swiss ofrecen vuelos indirectos diarios de cómo mínimo 4:15 y 4 horas de duración respectivamente. Sin embargo, el número de pasajeros que utilizan estas rutas es residual y no viene recogido en las estimaciones de cuotas de la notificante.

⁵⁵ Según la notificante, Lufthansa/Spainair (en código compartido) y Austrian Airlines ofrecen vuelos indirectos de cómo mínimo 8 y 7 horas de duración respectivamente. Sin embargo, el número de pasajeros que utilizan estas rutas es residual y no viene recogido en las estimaciones de cuotas de la notificante.

⁵⁶ Según la notificante, Lufthansa/Spainair (en código compartido) y Luxair ofrecen vuelos indirectos de como mínimo 8:15 y 7:20 horas de duración respectivamente. Sin embargo, el número de pasajeros que utilizan estas rutas es residual y no viene recogido en las estimaciones de cuotas de la notificante.

otros tres operadores con peso significativo y una cuota conjunta superior al [40-50] %: Cónдор, Iberia y TUIFLY.

- En el caso de las ventas a tour operadores el mercado pasa a estar en manos de la entidad resultante, con cuotas en torno al [40-50] %, estando el resto en manos de Cónдор y TUIFLY, dos operadores integrados verticalmente como se ha señalado.

En particular, las frecuencias ofrecidas por los principales operadores son las siguientes:

- Entre Berlín y Fuerteventura⁵⁷ AIR BERLIN⁵⁸ ofrece tres vuelos semanales directos (de 4:50 horas de duración), y tres vuelos semanales indirectos (de entre 5:15 a 6:55 horas de duración). LTU ofrece un vuelo directo semanal, mientras que CONDOR y TUIFLY sólo ofrecen un vuelo directo semanal (aunque sólo operan vuelos regulares en invierno). Por su parte, IBERIA ofrece un vuelo indirecto diario de cómo mínimo 7:15 horas de duración.
- Entre Berlín y Gran Canaria⁵⁹ AIR BERLIN⁶⁰ ofrece tres vuelos semanales directos (de 5:10 horas de duración), y cuatro vuelos semanales indirectos (de entre 6:30 a 6:55 horas de duración). LTU ofrece un vuelo directo semanal, mientras que CONDOR ofrece entre dos y tres vuelos directos semanales (aunque sólo opera en invierno). Por su parte, IBERIA ofrece un vuelo indirecto diario de cómo mínimo 7:05 horas de duración, y TUIFLY ha abandonado en principio esta ruta.
- Por su parte, AIR BERLIN⁶¹ ofrece un vuelo semanal directo (de 5:20 horas de duración), y 5 vuelos semanales indirectos (de 6:20 a 6:55 horas de duración). LTU ofrece un vuelo directo semanal, mientras que CONDOR un vuelo directo y otro indirecto semanal. Por su parte, TUIFLY opera un vuelo directo semanal, mientras que IBERIA ofrece dos vuelos indirectos diarios como mínimo de 7:15 horas de duración.

b) Palma de Mallorca

En Palma de Mallorca, la estructura de la oferta de billetes individuales no experimenta cambios significativos. No obstante, en el caso de las ventas a tour operadores la operación resulta en una [...] en la que la entidad resultante y CONDOR representan más del [80-90] % de las ventas. Easy Jet centra su actividad en la venta individualizada de billetes.

AIR BERLIN ofrece entre tres y cuatro vuelos diarios directos (de unas 2:35 horas de duración). LTU ofrece dos vuelos directos semanales, mientras que CONDOR ofrece dos vuelos directos cuatro días a la semana y EASYJET uno directo diario. Por su parte, IBERIA ofrece entre dos y tres vuelos indirectos diarios de como mínimo de 4:30 horas de duración.

V.2.3 Rutas Munich-España

La estructura de la oferta resultante de la operación en las principales rutas afectadas entre Munich y España se recoge a continuación.

⁵⁷ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] % y [...] % para AIR BERLIN y LTU respectivamente, y cerca de un [...] % para CONDOR y TUIFLY.

⁵⁸ [...].

⁵⁹ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] % y [...] % para AIR BERLIN y LTU respectivamente, y cerca de un [...] % y [...] % para CONDOR y TUIFLY respectivamente.

⁶⁰ [...].

⁶¹ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] y [...] % para AIR BERLIN y LTU respectivamente, y cerca de un [...] % para CONDOR y TUIFLY.

RUTAS DESDE AEROPUERTO DE MUNICH 2006						
AEROPUERTOS ESPAÑÓLES		NÚMERO PASAJEROS	AIR BERLIN (cuota)	LTU (cuota)	AB+LTU (cuota)	PRINCIPALES COMPETIDORES
IBIZA	Total	[...]	[20-30]%	[20-30]%	[50-60]%	CD([40-50]%)
	Individual	[...]	[40-50]%	[10-20]%	[50-60]%	CD([30-40]%) IB([0-10]%) ⁶²
	Touroporador	[...]	[10-20]%	[30-40]%	[40-50]%	CD([50-60]%)
MENORCA	Total	[...]	[0-10]%	[40-50]%	[50-60]%	TUIF([40-50]%) IB([0-10]%)
	Individual	[...]	[10-20]%	[20-30]%	[40-50]%	TUIF([40-50]%) IB([0-10]%) LFT([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[0-10]%	[50-60]%	[50-60]%	TUIF([40-50]%)
PALMA DE MALLORCA	Total	[...]	[30-40]%	[0-10]%	[40-50]%	TUIF([10-20]%) SPAN([0-10]%) SWISS([0-10]%)
	Individual	[...]	[30-40]%	[0-10]%	[40-50]%	CD([30-40]%) TUIF([10-20]%) SPAN([0-10]%) SWISS([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[20-30]%	[10-20]%	[30-40]%	CD([40-50]%) TUI([10-20]%) SWISS([0-10]%)
ALICANTE / MURCIA	Total	[...]	[50-60]%	[30-40]%	[90-100]%	IB([0-10]%) SPAN([0-10]%)
	Individual	[...]	[50-60]%	[30-40]%	[90-100]%	IB([0-10]%) SPAN([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[60-70]%	[20-30]%	[90-100]%	IB([0-10]%)
ALMERÍA	Total	[...]	[0-10]%	[80-90]%	[90-100]%	IB([0-10]%) SPAN([0-10]%)
	Individual	[...]	[10-20]%	[80-90]%	[90-100]%	IB([0-10]%) SPAN([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[0-10]%	[90-100]%	[90-100]%	IB([0-10]%)
MÁLAGA	Total	[...]	[20-30]%	[20-30]%	[50-60]%	CD([30-40]%) IB([0-10]%) SWISS([0-10]%)
	Individual	[...]	[20-30]%	[20-30]%	[50-60]%	CD([30-40]%) IB([0-10]%) SWISS([0-10]%)
	Touroporador	[...]	[20-30]%	[30-40]%	[50-60]%	CD([30-40]%) IB([0-10]%) SWISS([0-10]%)

Fuente: Notificación

Abreviaturas: CONDOR (CD), Iberia (IB), TUIFLY (TUIF), Spanair (SPAN), Lufthansa (LFT)

a) Baleares y Málaga

Desde el aeropuerto de Munich las cuotas alcanzadas por la entidad resultante en las rutas a Baleares y Málaga oscilan entre un [30-40]% y un [50-60]%. Tras la operación, las rutas entre Munich e Ibiza, Menorca, Palma de Mallorca y Málaga presentarían una estructura próxima a un [...] formado por la entidad resultante y, según el caso, CONDOR o TUIFLY. El resto de los operadores presenta cuotas modestas. Así:

- Entre Munich e Ibiza⁶³, AIR BERLIN ofrece un vuelo directo semanal (de unas 2:20 horas de duración) y un vuelo indirecto diario (de 4:45 horas de duración). LTU ofrece un vuelo directo semanal. Por su parte, CONDOR ofrece dos vuelos directos semanales, mientras que Iberia ofrece vuelos indirectos diarios con una duración mínima de 5:15 horas.

⁶² Según la notificante, Lufthansa/Spanair (en código compartido) ofrecen vuelos indirectos diarios de cómo mínimo 3:30 horas de duración. Sin embargo, el número de pasajeros que utilizan estas rutas es residual y no viene recogido en las estimaciones de cuotas de la notificante.

⁶³ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] y [...] para AIR BERLIN y LTU respectivamente, y cerca de un [...] para CONDOR.

- Entre Munich y Menorca⁶⁴, AIR BERLIN ofrece dos vuelos indirectos semanales (de unas 4 horas de duración) y LTU ofrece un vuelo directo semanal (de unas 2 horas de duración). Por su parte, TUIFLY ofrece un vuelo directo semanal, mientras que Iberia y Spanair/Lufthansa ofrecen vuelos indirectos diarios con una duración mínima de unas 4 y 3:10 horas respectivamente.
- Entre Munich y Palma de Mallorca AIR BERLIN ofrece tres vuelos directos diarios (de unas 2:10 horas de duración) y LTU ofrece un vuelo directo diario. Por su parte, CONDOR y TUIFLY ofrecen dos vuelos directos diarios, mientras que Spanair/Lufthansa y Swiss ofrecen vuelos indirectos diarios con una duración mínima de unas 4 horas.
- Por último, entre Munich y Málaga⁶⁵ AIR BERLIN ofrece tres vuelos directos semanales (de unas 3:15 horas de duración) y dos vuelos indirectos diario (de 5 horas de duración). LTU ofrece un vuelo directo diario. Por su parte, CONDOR ofrece tres vuelos directos semanales, mientras que Iberia y Swiss ofrecen vuelos indirectos diarios con una duración mínima de 4:55 y 4:40 horas respectivamente.

b) Alicante/Murcia y Almería

Por su parte, las rutas entre Munich y Almería⁶⁶ y Alicante/Murcia⁶⁷ pasan con la operación de una estructura [...] a otra cercana al [...] por parte de la entidad resultante. En ambas rutas la principal aerolínea competidora es IBERIA con una cuota máxima del [0-10]%.

LTU no utiliza el aeropuerto de Murcia, y el resto de los operadores lo hace de forma marginal. AIR BERLIN ofrece tres vuelos directos semanales a Alicante (de unas 2:30 horas de duración) y dos vuelos indirectos diarios (de 4:05 horas de duración). LTU ofrece tres vuelos directos semanales. Por su parte, IBERIA y SPANAIR/LUFTHANSA (en código compartido) ofrecen varios vuelos indirectos diarios con una duración mínima de cinco horas.

En relación con las rutas a Almería, la notificante señala que dado el escaso número de pasajeros, muy pocas aerolíneas operan esta ruta pues es poco rentable. AIR BERLIN ofrece dos vuelos indirectos semanales (de unas 4:50 horas de duración) y LTU ofrece un vuelo directo semanal (de 2:50 horas de duración), todos ellos, el mismo día, miércoles. Por su parte, Iberia ofrece desde dos vuelos indirectos diarios con una duración mínima de 4:50 horas, mientras que Spanair/Lufthansa ofrecen hasta tres vuelos indirectos diarios en código compartido de un mínimo de 5:50 horas de duración.

c) Canarias

LTU ofrece vuelos entre Munich y Canarias. En particular, está presente en las rutas con Fuerteventura⁶⁸ (cuota del [10-20]%), Gran Canaria⁶⁹ (cuota del [0-10]%), Lanzarote⁷⁰ (cuota del [10-20]%) y Tenerife⁷¹ (cuota del [10-20]%).

⁶⁴ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] % para AIR BERLIN y LTU, y cerca de [...] % para TUIFLY.

⁶⁵ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] % y [...] % para AIR BERLIN y LTU respectivamente, y cerca de un [...] % para el resto.

⁶⁶ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] % y [...] % para AIR BERLIN y LTU respectivamente, y cerca de un [...] % para el resto.

⁶⁷ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] % y [...] % para AIR BERLIN y LTU respectivamente, y cerca de un [...] % para el resto.

⁶⁸ En esta ruta viajaron un total [...] viajeros en 2006, sin que la notificante haya identificado las ventas de billetes individualizados. Los principales competidores son CONDOR y TUIFLY ([30-40] % de cuota cada uno). La notificante ha atribuido una cuota [20-30] % a otros operadores, que no ha identificado.

En todas estas rutas la presencia de AIR BERLIN es residual (inferior al [0-10]%).

V.2.4 Rutas Frankfurt-España

La estructura de la oferta resultante de la operación en las principales rutas afectadas entre Frankfurt y España se recoge a continuación.

RUTAS DESDE AEROPUERTO DE FRANKFURT 2006						
AEROPUERTOS ESPAÑOLES		TOTAL PASAJEROS	AIR BERLIN (cuota)	LTU (cuota)	AB+LTU (cuota)	PRINCIPALES COMPETIDORES
IBIZA	Total	[...]	[30-40]%	[10-20]%	[40-50]%	CD([30-40]%) TUI ([10-20]%) LFT/SPAN ([0-10]%)
	Individual	[...]	[40-50]%	[0-10]%	[50-60]%	CD([30-40]%) TUI([0-10]%) ⁷² LFT/SPAN ([0-10]%)
	Touroperador	[...]	[30-40]%	[10-20]%	[40-50]%	CD([30-40]%) TUI([10-20]%)
PALMA DE MALLORCA	Total	[...]	[20-30]%	[0-10]%	[30-40]%	CD([40-50]%)TUI ([10-20]%) LFT/SPAN([0-10]%)
	Individual	[...]	[30-40]%	[0-10]%	[30-40]%	CD([40-50]%) TUI ([10-20]%) LFT/SPAN([0-10]%)
	Touroperador	[...]	[10-20]%	[0-10]%	[20-30]%	CD([50-60]%) TUI ([10-20]%) LFT/SPAN([0-10]%)
ALMERÍA	Total	[...]	[0-10]%	[50-60]%	[60-70]%	IB([10-20]%) SPAN([0-10]%) LFT([0-10]%)
	Individual	[...]	[0-10]%	[30-40]%	[40-50]%	IB([20-30]%) ,SPAN([0-10]%) ⁷³ LFT([0-10]%)
	Touroperador	[...]	[0-10]%	[70-80]%	[80-90]%	IB([0-10]%) SPAN ([0-10]%) LFT([0-10]%)
Fuente: Notificación						

a) Baleares

Las cuotas alcanzadas por la entidad resultante en las rutas entre Frankfurt y Baleares rondan el [40-50]% en el caso de Ibiza⁷⁴ y son inferiores al [30-40]% en el de Palma de Mallorca⁷⁵.

⁶⁹ En esta ruta viajaron un total [...] viajeros en 2006, sin que la notificante haya identificado las ventas de billetes individualizados. Los principales competidores son CONDOR y TUIFLY ([30-40]% de cuota cada uno). La notificante ha atribuido una cuota [10-20]% a otros operadores, que no ha identificado.

⁷⁰ En esta ruta viajaron un total [...] viajeros en 2006, sin que la notificante haya identificado las ventas de billetes individualizados. Los principales competidores son CONDOR y TUIFLY ([30-40]% de cuota cada uno). La notificante ha atribuido una cuota [10-20]% a otros operadores que no identifica.

⁷¹ En esta ruta viajaron un total [...] viajeros en 2006, sin que la notificante haya identificado las ventas de billetes individualizados. Los principales competidores son CONDOR y TUIFLY ([30-40]% de cuota cada uno). La notificante ha atribuido una cuota [0-10]% a otros operadores que no identifica.

⁷² Según la notificante, IBERIA ofrece vuelos indirectos diarios de cómo mínimo cinco horas de duración. Sin embargo, el número de pasajeros que utilizan estas rutas es residual y no viene recogido en las estimaciones de cuotas de la notificante.

⁷³ Según la notificante, IBERIA ofrece vuelos indirectos diarios de cómo mínimo 4:30 horas de duración. Sin embargo, el número de pasajeros que utilizan estas rutas es residual y no viene recogido en las estimaciones de cuotas de la notificante.

⁷⁴ Ningún operador vuela a Ibiza desde el aeropuerto de Frankfurt-Hahn. Todos lo hacen desde Frankfurt Maine.

⁷⁵ Sólo Ryanair vuela a Palma de Mallorca desde el aeropuerto de Frankfurt-Hahn. Ha empezado a operar esta ruta. Opera tres vuelos semanales de 2:10 horas de duración.

En ambos casos permanecen otros dos competidores significativos: CONDOR y, en menor medida, TUIFLY, además de otros operadores de menor peso. De esta forma:

- En el caso de Frankfurt-Ibiza⁷⁶ AIR BERLIN ofrece cuatro vuelos directos semanales (de unas 2:15 horas de duración). LTU ofrece un vuelo directo semanal, mientras que CONDOR ofrece tres vuelos directos semanales. Por su parte, Lufthansa/Spanair ofrecen hasta tres vuelos indirectos diarios de un mínimo de 4:25 horas de duración. Por último, TUIFLY ha abandonado en principio esta ruta.
- Entre Frankfurt y Palma de Mallorca⁷⁷ AIR BERLIN ofrece entre dos y tres vuelos directos diarios (de unas 2:10 horas de duración). LTU ofrece tres vuelos directos semanales, mientras que CONDOR ofrece tres vuelos directos. Por su parte, Lufthansa/Spanair ofrecen hasta cinco vuelos directos semanales y varios vuelos indirectos diarios de un mínimo de 3:45 horas de duración.

En el caso de Almería la aerolínea con mayor cuota tras AIR BERLIN y LTU conjuntamente consideradas es IBERIA.

b) Almería

La cuota de la entidad resultante en la ruta entre el aeropuerto de Frankfurt-Main⁷⁸ y Almería es particularmente elevada en los paquetes de asientos vendidos a tour operadores⁷⁹. No obstante, el número de pasajeros transportado es limitado.

AIR BERLIN ofrece un vuelo indirecto semanal (de unas 5:50 horas de duración). LTU ofrece un vuelo directo semanal el mismo día, miércoles, de 2:45 horas de duración. Por su parte, Iberia, Spanair/Lufthansa (en código compartido) ofrecen hasta tres vuelos indirectos diarios cada uno de un mínimo de 4:35 horas de duración.

c) Canarias

LTU ofrece vuelos entre Frankfurt y Canarias. En particular, está presente en las rutas con Fuerteventura⁸⁰ (cuota del [0-10]%), Gran Canaria⁸¹ (cuota del [0-10]%), Lanzarote⁸² (cuota del [10-20]%), La Palma⁸³ (cuota del [10-20]%) y Tenerife⁸⁴ (cuota del [0-10]%). En todas estas rutas la presencia de AIR BERLIN es reducida (inferior al [0-10]%).

⁷⁶ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] % y [...] % para AIR BERLIN y LTU respectivamente, y un [...] % y [...] % para CONDOR y TUIFLY respectivamente.

⁷⁷ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] % y [...] % para AIR BERLIN y LTU respectivamente, y cerca de un [...] % para CONDOR y TUIFLY.

⁷⁸ Ningún operador vuela a Almería desde el aeropuerto de Frankfurt-Hahn.

⁷⁹ Según la notificante, las ventas a tour operadores para estas rutas representan un [...] % para AIR BERLIN y LTU, y cerca de un [...] % para el resto.

⁸⁰ En esta ruta viajaron un total [...] viajeros en 2006, sin que la notificante haya identificado las ventas de billetes individualizados. Los principales competidores son CONDOR y TUIFLY ([30-40] % y [50-60] % de cuota respectivamente). Iberia y Spanair/Lufthansa tienen una cuota del [0-10] % cada uno.

⁸¹ En esta ruta viajaron un total [...] viajeros en 2006, sin que la notificante haya identificado las ventas de billetes individualizados. Los principales competidores son CONDOR y TUIFLY ([60-70] % y [30-40] % de cuota respectivamente). Iberia tiene una cuota del [0-10] %.

⁸² En esta ruta viajaron un total [...] viajeros en 2006, sin que la notificante haya identificado las ventas de billetes individualizados. Los principales competidores son CONDOR y TUIFLY ([50-60] % y [20-30] % de cuota respectivamente). La notificante ha atribuido una cuota [10-20] % a otros operadores que no identifica.

⁸³ En esta ruta viajaron un total [...] viajeros en 2006, sin que la notificante haya identificado las ventas de billetes individualizados. Los principales competidores son CONDOR y TUIFLY ([40-50] % y [20-30] % de cuota respectivamente). La notificante ha atribuido una cuota [10-20] % a otros operadores que no identifica.

V.3.- Estructura de la demanda y distribución

Según la notificante, los clientes que utilizan el transporte aéreo en las rutas operadas por las partes entre España y Alemania, lo hacen primordialmente por motivos de turismo y ocio, son mayoritariamente no sensibles al tiempo y su demanda tiene un carácter estacional, derivado de la desigual intensidad en la afluencia de turistas en distintas partes del año.

La notificante indica que la demanda en las rutas afectadas es muy volátil, dependiendo de factores externos como el clima, la situación económica o las modas turísticas relativas a los lugares y destinos vacacionales. No obstante a la luz de los datos presentados, la demanda total de las rutas afectadas no suele oscilar más de un [...] % año a año, con algunas excepciones.

Según datos aportados por la notificante, más del [...] % de los billetes vendidos por AIR BERLIN y LTU se venden con restricciones.

La demanda individualizada de estos billetes está muy atomizada y los consumidores no cuentan con ningún tipo de poder compensatorio. En cambio, la demanda por tour operadores está mucho más concentrada, especialmente entre tour operadores alemanes⁸⁵.

Entre los tour operadores clientes de AIR BERLIN y LTU destacan [...].

En 2006 [...] ⁸⁶ adquirió a AIR BERLIN billetes por [...] millones de euros ([...] % de las ventas de AIR BERLIN a tour operadores), y a LTU por [...] millones de euros ([...] % de las ventas de LTU a tour operadores).

Por su parte, en 2006 [...] ⁸⁷ adquirió a AIR BERLIN billetes por [...] millones de euros ([...] % de las ventas de AIR BERLIN a tour operadores), y a LTU por [...] millones de euros ([...] % de las ventas de LTU a tour operadores).

En lo que respecta a las ventas individualizadas de billetes, según la notificante, el principal canal de distribución y venta de billetes de AIR BERLIN es la venta directa [...]. En cambio, según la notificante, LTU comercializa sus billetes primordialmente a través de [...].

V.4.- Fijación de precios

Según la notificante, en las rutas afectadas entre Alemania y España en las que operan las partes, la competencia se produce eminentemente vía precios.

La notificante ha señalado que para fijar los precios en sus rutas utiliza un precio mínimo, a partir del cual va incrementando sus precios teniendo en cuenta el grado de ocupación del avión en el momento de la compra y el esperado en el momento de vuelo, así como el tiempo restante para que se produzca el vuelo.

En 2006, los precios mínimos de AIR BERLIN en las rutas afectadas oscilaron entre [...] euros, mientras que los precios medios han oscilado entre los [...] euros. Por su parte, los precios mínimos de LTU en dichas rutas fueron de [...] euros y los medios oscilaron por norma general entre los [...] euros.

⁸⁴ En esta ruta viajaron un total [...] viajeros en 2006, sin que la notificante haya identificado las ventas de billetes individualizados. Los principales competidores son CONDOR y TUIFLY ([60-70] % y [20-30] % de cuota respectivamente). Iberia tiene una cuota del [0-10] %

⁸⁵ En particular, en 2006 AIR BERLIN vendió [...] millones de euros a tour operadores alemanes y sólo [...] millones de euros a otros tour operadores. LTU facturó [...] millones de euros a tour operadores, todos ellos en Alemania.

⁸⁶ [...]

⁸⁷ [...]

En general, se observa que los precios medios de AIR BERLIN son inferiores a los de LTU. Las tasas medias de ocupación de los de AIR BERLIN suelen ser superiores a las de LTU.

La notificante no aporta un análisis general de precios de sus competidores en las rutas consideradas. Únicamente hace un análisis referido a un reducido número de rutas en distintos momentos, del que concluye que los competidores más cercanos de AIR BERLIN son TUIFLY y CONDOR, que LTU no es el competidor más cercano en precios en la muestra analizada y que GERMAN WINGS es la aerolínea más barata. No obstante, la representatividad de este análisis viene limitada por extensión de la muestra.

V.5.- Competencia potencial - barreras a la entrada

Las barreras regulatorias desaparecieron en la Unión Europea en 1997⁸⁸. 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.

Las inversiones necesarias para desarrollar la actividad de transporte aéreo de pasajeros son elevadas (aeronaves y, en menor medida, personal cualificado y costes hundidos –p.ej, publicidad- derivados de la apertura de nuevas rutas). Sin embargo, la notificante destaca que existe una amplia gama de fórmulas y estructuras financieras para acceder a los activos necesarios para la operación de líneas regulares de transporte de pasajeros⁸⁹ y personal cualificado, que facilitan la realización de la inversión necesaria para el establecimiento de nuevas rutas por operadores ya existentes.

Adicionalmente, como ha señalado la notificante, algunas rutas (en particular, las que se realizan entre Canarias y Alemania), tienen un elevado porcentaje de billetes vendidos a tour operadores (más de [...]%), lo que según la notificante implica que estas rutas regulares sólo son sostenibles si se llega a acuerdos significativos con ellos. En este sentido, la entidad resultante dispone de una relación consolidada con los tour operadores y una imagen marca significativa entre los turistas alemanes que viajan a España (en parte gracias a su larga experiencia como operador de vuelos chárter), circunstancia que deben afrontar potenciales competidores que deseen entrar en las rutas en las que las partes tienen una posición consolidada.

Por otra parte, la operación proporcionará más flexibilidad, mejores servicios de asistencia técnica y mayores márgenes de seguridad en el número de aviones y tripulaciones, especialmente en los aeropuertos de Dusseldorf⁹⁰, Frankfurt⁹¹ y Munich⁹², donde están las principales bases de LTU⁹³. Asimismo, la entidad resultante reforzaría su presencia en el aeropuerto de Palma de Mallorca, donde sería uno de los principales operadores. La notificante estima estas sinergias en 70-100 millones de euros. Sin perjuicio de que tales economías puedan trasladarse a los

⁸⁸ Reglamento (CEE) 2408/1992, del Consejo, de 23 de julio de 1992, en vigor desde el 1 de abril de 1997.

⁸⁹ Según la notificante, AIR BERLIN tiene un pedido de 60 aeronaves de corta-media distancia hasta 2010, Lufthansa de 30 aeronaves de corta-media distancia desde 2007, Germanwings de 11 aviones de corta-media distancia mas 12 opciones para 2008-2009, TUIFLY de 61 aeronaves a partir de 2007, Ryanair de 161 aeronaves para los próximos 6 años, Easyjet de 120 aeronaves a partir de 2003 para los siguientes cinco años, Iberia de 13 nuevas aeronaves de corta-media distancia para 2008 y 2009, y Spanair de 45 nuevas aeronaves de corta-media distancia para 2008 y 2009.

⁹⁰ [...].

⁹¹ [...].

⁹² [...].

⁹³ [...].

consumidores, podrían suponer mayores incertidumbres para competidores potenciales que valorasen la entrada en los mercados considerados.

Además, los antecedentes nacionales y comunitarios coinciden en que uno de los insumos más importantes para prestar servicios de transporte aéreo es disponer de acceso suficiente a los aeropuertos, ya sea a derechos de despegue y aterrizaje (slots), a servicios de asistencia en pista, etc.

En lo que respecta a los slots de despegue y aterrizaje, los precedentes indican que el aeropuerto disponga de suficientes slots es esencial para que una aerolínea pueda abrir nuevas rutas. No obstante, según la notificante, el hecho de que un aeropuerto esté saturado en algunas franjas horarias no impide entrar en las rutas afectadas por la operación de concentración, en tanto que gran parte de los usuarios de estas rutas viajan por motivos de ocio sin restricciones de tiempo.

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.

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 año⁹⁴ (temporadas de verano e invierno de la IATA) por un coordinador, que a la vista de las solicitudes, da prioridad a las aerolíneas con derechos históricos (por haber dispuesto del slot en la temporada anterior) que hayan utilizado dicho slot en un 80% o más durante el día y hora asignado. El resto de los slots se asignan de manera equitativa a las solicitudes, debiéndose asignar el 50% de dichos slots remanentes a nuevos entrantes.

Según la notificante, de los aeropuertos afectados por la operación de concentración, están coordinados los aeropuertos de Frankfurt, Dusseldorf, Munich, Berlín, Alicante, Almería (temporada de verano), Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza (temporada de verano), La Palma, Lanzarote, Madrid, Málaga, Menorca (temporada de verano), Palma de Mallorca y Tenerife Sur.

De estos aeropuertos, cabe destacar que los niveles de congestión en la temporada IATA de verano de 2007 son importantes en los aeropuertos de Dusseldorf⁹⁵, Munich⁹⁶, Frankfurt⁹⁷, Madrid⁹⁸, Murcia⁹⁹, Alicante¹⁰⁰ e Ibiza¹⁰¹, y en menor medida, en los aeropuertos de La Palma, Palma de Mallorca, Lanzarote, Málaga y Fuerteventura.

⁹⁴ También denominadas las temporadas de la IATA de invierno (noviembre -marzo) y verano (abril-octubre)

⁹⁵ Entre las 4:00 y las 21:00 horas, sólo suele quedar disponible un slot puntual (no todos los días ni todas las semanas) en cada franja de cinco minutos, con la excepción del sábado, donde suele haber más slots disponibles. En este sentido, en declaraciones públicas, AIR BERLIN ha señalado que la operación de concentración le permitiría potenciar su presencia en el aeropuerto de Dusseldorf, en el que la falta de slots le impedía crecer orgánicamente.

⁹⁶ Entre las 5:00 y las 20:00 horas, sólo suelen quedar disponibles uno o dos slots puntuales (aunque en algunos casos no todos los días ni todas las semanas) en cada franja de cinco minutos, con la excepción del sábado, donde suele haber más slots disponibles.

⁹⁷ En general, no suelen quedar slots disponibles ningún día, especialmente para las salidas.

⁹⁸ Especialmente entre las 6:00 y las 20:00 horas.

⁹⁹ Especialmente entre las 13:00 y las 20:00 horas

¹⁰⁰ Especialmente entre las 8:00 y las 12:00 horas, y entre las 16:00 y las 21:00 horas.

¹⁰¹ Especialmente los fines de semana entre las 5:00 y las 23:00 horas.

Por lo que se refiere a la asistencia en tierra, la Directiva 96/67 del Consejo de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad liberaliza desde el registro de pasajeros y equipaje hasta la asistencia en pista a aeronaves. Todo operador tiene la opción de elegir entre la auto-asistencia y la asistencia por terceros operadores. En los mercados considerados, la mayor parte de los operadores (entre ellos AIR BERLIN y LTU) optan por contratar servicios de terceros.

Existen problemas de disponibilidad de capacidad de handling en los aeropuertos de Valencia¹⁰², y en menor medida, en los aeropuertos de La Palma, Palma de Mallorca, Murcia, Málaga, Fuerteventura y Menorca.

Por último, la notificante señala que durante los últimos años han accedido a estos mercados compañías aéreas de bajo coste, como Ryanair, Easyjet y Germanwings, que operan en distintas rutas entre España y Alemania. Todos operan estas rutas desde los aeropuertos del área del Rin, y en menor medida desde Frankfurt-Hahn y Berlín (ninguno de ellos desde Munich). Asimismo, ninguno de ellos se encuentra presente en las rutas con Canarias, salvo Ryanair, que tiene previsto abrir la ruta Dusseldorf-Weeze-Fuerteventura en octubre de 2007.

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de AIR BERLIN del control exclusivo sobre LTU.

VI.1 Posición en el mercado

Las partes coinciden en las 41 rutas que opera LTU entre España y Alemania, aunque en algunas de ellas la presencia de AIR BERLIN es reducida (P.ej. Munich-Menorca). Por su parte, en algunas de las rutas con España en las que opera AIR BERLIN la adquirida no está presente (como es el caso de las existentes entre los aeropuertos del Rin y Sevilla) o su presencia es limitada (P.ej. Berlín-Palma).

En la mayoría de las rutas consideradas los principales operadores son AIR BERLIN, LTU, CONDOR y TUIFLY, especialmente en aquéllas que se dirigen a Canarias. En casi todas las rutas afectadas operan vuelos indirectos de compañías de bandera como Iberia y Lufthansa/Spanair (en código compartido). Sin embargo, su cuota de mercado es residual a pesar del elevado número de frecuencias diarias indirectas que ofrecen, posiblemente por el precio y la existencia de escalas.

En la mayoría de las rutas entre Aeropuertos del Rin-Península/Baleares en que operan ambas partes el peso de la entidad resultante está por encima del [40-50]%, aunque han aparecido nuevos competidores significativos como Easyjet, Germanwings y Ryanair (a partir de 2007).

En las rutas entre Munich, Berlín y Frankfurt por una parte, y la Península/Baleares por otra, la entidad resultante alcanza una cuota muy elevada en las rutas Munich-Alicante y Munich-Almería (superior a [80-90]%, siendo su principal competidor Iberia). En casi todas las demás rutas desde estos aeropuertos alemanes la cuota conjunta de las partes está por encima del [30-40]%, siendo sus principales competidores CONDOR y/o TUIFLY. La presencia de otros competidores (como Iberia o Lufthansa/Spanair) es menor. Tampoco están presentes operadores de bajo coste puros, salvo en las rutas Berlín-Palma de Mallorca (Easyjet tiene una cuota del [20-

¹⁰² Especialmente entre las 6:00 y las 17:00 horas.

30]% en billetes individuales y del [10-20]% en billetes totales) y Frankfurt-Palma de Mallorca (Ryanair ha empezado a operar en 2007).

En las rutas entre Alemania y Canarias, los principales operadores son las partes, CONDOR y/o TUIFLY. No vuelan operadores de bajo coste puros, si bien se prevé que en la ruta Dusseldorf-Fuerteventura Ryanair comience a prestar servicios a partir de octubre de 2007. La entidad resultante tiene una presencia superior al [20-30]% en las rutas entre los aeropuertos del Rin y Berlín con Canarias, mientras que en las rutas entre Munich y Frankfurt y Canarias la cuota conjunta de las partes es reducida (no supera el [10-20]%) y la adición horizontal es marginal (AIR BERLIN apenas opera en ellas).

VI.2 Efectos no coordinados y efectos coordinados

En relación con los posibles efectos unilaterales derivados de la operación, cae señalar que AIR BERLIN y LTU parecen competidores relativamente cercanos, con modelos de servicio y costes operativos similares, que no están verticalmente integrados con tour operadores (a diferencia de CONDOR y TUIFLY) y que se solapan en un elevado número de rutas entre Alemania y España. De esta forma, la operación da lugar a la desaparición del principal competidor de AIR BERLIN en la mayoría de las rutas consideradas y, en muchas de ellas, la entidad resultante alcanza una cuota sensiblemente superior al [30-40]%.

No obstante, en aquellas rutas en que están presentes operadores de bajo coste puros la presión competitiva será previsiblemente mayor. También es previsible que la entidad resultante tenga menos oportunidades de comportarse de forma independiente de sus competidores en las ventas de billetes a tour operadores, que constituyen una parte muy significativa de su demanda, en particular, en aquellas rutas en las que sus competidores son aerolíneas verticalmente integradas con aquéllos como TUIFLY (TUI) o CONDOR (THOMAS COOK).

En cuanto a los posibles efectos coordinados derivados de la operación de concentración cabe plantear si en los mercados considerados, especialmente en las rutas en las que no existen otros competidores de bajo coste puros, aumenta de forma significativa el riesgo de coordinación entre los principales operadores. En efecto, como consecuencia de la operación, se reduce del número de operadores principales en la mayor parte de los mercados considerados. En todo caso, parece conveniente valorar en profundidad en qué medida los operadores de bajo coste puros ejercen una presión competitiva en la venta de billetes a tour operadores a la luz de su participación en estos mercados.

AIR BERLIN y LTU, y sus dos principales competidores, TUIFLY y CONDOR tienen modelos de negocio muy similares. Se trata de antiguos operadores chárter que han evolucionado hacia un modelo de líneas regulares de bajo coste con servicios añadidos (tarjetas de puntos o menú a bordo, por ejemplo), aunque manteniendo importantes volúmenes de ventas de billetes a tour operadores.

Adicionalmente, las partes mantienen importantes vínculos contractuales con los dos grupos competidores antes citados (ya sea vía acuerdos de código compartido o de adquisición de billetes) lo que podría facilitar el alineamiento de sus intereses. De igual forma, este Servicio entiende que también debe analizarse en profundidad si el hecho de que TUIFLY y CONDOR sean aerolíneas verticalmente integradas con tour operadores facilitaría o no el alineamiento de intereses con la entidad resultante de la operación.

VI.3 Barreras a la entrada de nuevos operadores y a la expansión de los incumbentes

La valoración de los posibles efectos no coordinados y coordinados de la operación de concentración depende en gran medida de la capacidad de expansión de los operadores aéreos presentes o no en las rutas afectadas.

En este sentido, este Servicio estima preciso estudiar si aerolíneas que apenas operan entre España y Alemania o que están centradas en unos pocos aeropuertos en España, como Vueling, Clickair, Air Europa o Spanair, tienen la capacidad para entrar y expandirse en la mayoría de las rutas consideradas.

Por otra parte, parece necesario determinar si las compañías de bajo coste puras con presencia significativa en España y Alemania, como Ryanair, Easyjet o Germanwings tienen la capacidad y el incentivo para expandirse en los aeropuertos considerados en los que tienen poca o nula presencia, que pueden estar, en algunos casos, alejados de sus redes de rutas (como los de Canarias) o donde hay problemas de disponibilidad de slots, como el de Munich que no tiene aeropuertos alternativos. En este sentido, cabe señalar que, como señala la notificante, algunas de estas rutas sólo son rentables si se vende un importante número de billetes a tour operadores.

VII.4 Conclusión

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, este Servicio estima preciso un análisis en profundidad de la operación notificada con el fin de descartar que, como consecuencia de la misma, se pueda obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados considerados.

VII. LEVANTAMIENTO DE LA SUSPENSIÓN DE LA OPERACIÓN

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, la notificante ha solicitado el levantamiento de la obligación de suspensión de la ejecución de la operación en el caso de que ésta se remitiese para su estudio al Tribunal de Defensa de la Competencia. Dicha solicitud se basa en que la operación notificada no tiene efectos negativos en los mercados y consumidores españoles.

Ponderando los perjuicios para la operación derivados de la suspensión, ligados a los plazos para la planificación de la temporada IATA de invierno de 2007/2008 por parte de la entidad resultante, y los que su ejecución podría causar para la competencia y, en particular, teniendo en cuenta el refuerzo de la posición de AIR BERLIN en determinadas rutas y, en particular, el riesgo de posibles efectos coordinados, tal y como se señala en el apartado anterior, no resulta adecuado acordar el levantamiento de la suspensión.

VIII. PROPUESTA

En atención al análisis anterior, se propone **remidir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa de la Competencia para su informe en aplicación del artículo 15 bis, 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.

Adicionalmente, se propone no levantar la suspensión de la ejecución de la operación, según lo dispuesto en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989 de Defensa de la Competencia, pues no cabe descartar que de la ejecución de la operación puedan derivarse perjuicios irreversibles para la competencia durante el periodo máximo en el que se produzca la decisión final del Consejo de Ministros.

Todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa sectorial aplicable.