

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

C/1445/24 LUXAVIATION PARTICIPATIONS-ACA HOLDING / SKY VALET SPAIN

1. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 8 de febrero de 2024 ha tenido entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC), la notificación de la operación de concentración consistente en la adquisición por parte de Luxaviation Participations S.A (en adelante, LUXAVIATION PARTICIPATIONS), del control conjunto sobre SkyValet Spain, S.L.U (en adelante, SKYVALET) junto con ACA HOLDING SASU (en adelante, ACA)¹. Dicha notificación fue completada con fecha 9 de febrero de 2024.
- (2) La notificación ha sido realizada por las empresas adquirentes, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC), por superar el umbral establecido en el artículo 8.1 a) de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero (en adelante, RDC).
- (3) Según lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 11 de marzo de 2024, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

2. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (4) La operación de concentración económica notificada consiste en la adquisición por parte de LUXAVIATION PARTICIPATIONS del control conjunto sobre SKYVALET junto con ACA.
- (5) La operación se instrumenta a través de un contrato de compraventa suscrito entre LUXAVIATION PARTICIPATIONS y ACA, mediante el cual LUXAVIATION PARTICIPATIONS adquiere el [CONFIDENCIAL]% del capital social de SKYVALET, actualmente participada únicamente por ACA. La ejecución de la operación está condicionada a la obtención de autorización de la operación por parte de la CNMC.
- (6) La operación responde a la definición de concentración económica según el artículo 7.1.b) de la LDC.
- (7) Adicionalmente y aunque queda fuera del perímetro de análisis de la presente operación, el contrato de compraventa contempla un sistema de opciones de

¹ Esta misma operación de concentración fue notificada a la CNMC el 23 de octubre de 2023 e inadmitida el 25 de octubre de 2023, en virtud del artículo 56.4 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia.

Posteriormente las notificantes, al amparo del artículo 56.2 del RDC aportaron un borrador confidencial del formulario de notificación.

compra y venta, de forma que, LUXAVIATION PARTICIPATIONS adquirirá el [CONFIDENCIAL] del capital social de SKYVALET y [CONFIDENCIAL]². Así, la presente operación analiza exclusivamente el cambio del control sobre SKYVALET de control exclusivo por parte de ACA a control conjunto por parte de ACA y LUXAVIATION PARTICIPATIONS³.

- (8) Con fecha 29 de febrero de 2024, en virtud de la cláusula 15.5.2 del contrato de compraventa, LUXAVIATION PARTICIPATIONS cedió su posición contractual de adquirente de las participaciones en SKYVALET, a otra entidad de su mismo grupo, ABELAG HANDLING NV (“**ABELAG HANDLING**”)⁴.

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

- (9) De acuerdo con la notificante, la operación no tiene dimensión comunitaria, al no cumplirse los umbrales establecidos en el artículo 1 del Reglamento del Consejo (CE) nº 139/2004, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las operaciones de concentración.
- (10) 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.

4. EMPRESAS PARTÍCPES

4.1. Adquirente: LUXAVIATION

- (11) LUXAVIATION PARTICIPATIONS está controlada al 100% por Luxaviation Investments SA que está controlada a su vez por Luxaviation Holding Company (en adelante Luxaviation Holding Company, junto con sus filiales directas o indirectas -entre otras, LUXAVIATION PARTICIPATIONS-, se denominarán conjuntamente LUXAVIATION).
- (12) De acuerdo con la notificante, ABELAG HANDLING (cesionaria de la posición contractual de adquirente de las participaciones en SKYVALET), es una sociedad controlada también por Luxaviation Holding Company; en particular, el capital social de ABELAG HANDLING está suscrito en un 99,99% por la propia Luxaviation Holding Company y en un 0,01% por Abelag Holding NV,

² [CONFIDENCIAL]

³ La adquisición del control exclusivo de SKYVALET, deberá de ser valorado si la operación cumple con los umbrales contemplados en el artículo 8 de la LDC y, por tanto, la adquirente tenga que cumplir con el deber de notificar la operación tal y como se recoge en el artículo 9 de la LDC.

⁴ De acuerdo con la cláusula 2 del contrato de cesión, “*Por la presente, el Cedente transfiere y cede al Cesionario, y el Cesionario adquiere del Cedente, todos los derechos e intereses del Cedente sobre el Contrato Marco de Compraventa, cualquiera que sea su naturaleza, y el Cesionario asume y acuerda cumplir todas las obligaciones, deberes, responsabilidades y compromisos de la Cedente en virtud del Contrato Marco de Compraventa, cualquiera que sea su naturaleza*”.

sociedad controlada también por Luxaviation Holding Company en última instancia⁵.

- (13) LUXAVIATION está presente en España a través de su filial Execujet Spain, S.L.⁶ (en adelante EXECUJET), la cual se encuentra activa en la prestación de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general⁷ en España en los aeropuertos de Barcelona, Ibiza, Gerona y Valencia.
- (14) Ningún miembro del Consejo de Administración de LUXAVIATION es miembro del Consejo de Administración o de los órganos de supervisión de ninguna compañía competidora con la adquirida en España, ni en otros mercados verticalmente relacionados con ella en España.
- (15) Según las notificantes, el volumen de negocios para el año 2023 calculado de acuerdo con el artículo 5 del RDC fue:

Volumen de negocios de LUXAVIATION en 2023 (millones de euros)		
Mundial	UE	ESPAÑA
[<5.000]	[>250]	[<60]

Fuente: Notificante

4.2. Adquirente: ACA

- (16) ACA está controlada al 100% por Aéroports de la Côte d'Azur (en adelante ACA SA), empresa matriz del grupo ACA. ACA SA es propiedad de la sociedad italiana Azzura Aeroporti SpA⁸, la cual a su vez es propiedad de Mundys⁹. Así, Mundys indirectamente ostenta control exclusivo sobre ACA SA.
- (17) ACA SA presta servicios aeroportuarios de forma directa e indirecta explotando infraestructuras aeroportuarias en régimen de concesión en varios aeropuertos franceses para la aviación general.

⁵ En consecuencia, a la vista de la información aportada, la cesión de la posición contractual no produciría un cambio en la naturaleza de control, pues ambas sociedades (LUXAVIATION PARTICIPATIONS y ABELAG HANDLING) pertenecen al mismo grupo, controlado en última instancia por la sociedad Luxaviation Holding Company.

⁶ El 100% del capital social de EXECUJET es propiedad de Execujet Aviation Group A.G, quien a su vez es propiedad al 99,6% de Luxaviation Acquisition S.A y al 0,4% de Luxaviation Holding Company. El 50,4% de las participaciones de Luxaviation Acquisition S.A. son propiedad de Luxaviation Holding Company.

⁷ La aviación civil se compone de dos categorías: la aviación comercial y la general. La primera recoge la actividad que desempeñan las compañías aéreas dedicadas al transporte aéreo de personas o mercancías, de manera regular o no regular. La aviación general recoge todos los vuelos que no están comprendidos en la aviación comercial, desde aviación particular, corporativa, hasta la aviación de rescate, de extinción de fuegos o deportiva.

⁸ Controla el 64%, el 36% restante está en manos de accionistas públicos [CCI Nice Côte d'Azur - Chambre de Commerce et d'Industrie (25%), Banque des Territoires (8%), Département des Alpes Maritimes (1%), Métropole Nice Côte Azur (1%) y Région Provence Alpes Côte d'Azur (1%)]

⁹ Mundys posee el 52,5% del capital. El restante es propiedad de EDF Invest (24,99%), Société d'Investissement Aéroportuaire (12,5%) y Aeroport di Roma (esta última también es controlada por Mundys).

- (18) ACA, controla el 100% de SKYVALET, así como de Sky Valet Portugal (en adelante, SVP¹⁰) y de Airport One¹¹. A través de SKYVALET y SVP presta servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general en España y Portugal respectivamente.
- (19) Ningún miembro del Consejo de Administración de ACA es miembro del Consejo de Administración o de los órganos de supervisión de ninguna compañía competidora con las actividades de la adquirida en España, ni en otros mercados verticalmente relacionados con ella en España¹².
- (20) Según las notificantes, el volumen de negocios para el año 2023 calculado de acuerdo con el artículo 5 del RDC fue:

Volumen de negocios de ACA en 2023 (millones de euros)		
Mundial	UE	ESPAÑA ¹³
[<5.000]	[>250]	[<60]

Fuente: Notificante

4.3. Adquirida: SKYVALET

- (21) SKYVALET es propiedad al 100% de ACA. Su actividad consiste en la prestación de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general en los aeropuertos de Barcelona, Ibiza, Gerona, Valencia, Madrid, Palma de Mallorca, La Coruña, Santiago de Compostela y Málaga.
- (22) Asimismo, SKYVALET explota y gestiona terminales aeroportuarios privados, también llamados bases fijas de operación (en adelante, FBO)¹⁴ en régimen de concesión en los aeropuertos de Ibiza, Barcelona y Madrid¹⁵.
- (23) Según las notificantes, el volumen de negocios para el año 2023 calculado de acuerdo con el artículo 5 del RDC fue:

¹⁰ [CONFIDENCIAL]

¹¹ Airport One es una promotora inmobiliaria sobre una concesión administrativa del Aeropuerto de Nice Côte d'Azur. Sus actividades consisten en la promoción, comercialización y explotación de inmuebles sobre los que recae la concesión (Niza-Francia).

¹² Algunos de los miembros del consejo de supervisión de ACA también lo son del consejo de Azzura Aeroporti SpA, de Mundys y de Aeroporti di Roma. No obstante, ninguna de estas sociedades está activa en el sector de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra o de explotación y gestión de FBOs en España, ni en otros mercados verticalmente relacionados en España.

¹³ Generados exclusivamente a través de SKYVALET, única sociedad a través de la cual ACA se encuentra activa en España

¹⁴ FBO atiende a las siglas de bases fijas de operación en su denominación en inglés, *Fixed Based Operator*.

¹⁵ Las concesiones en los aeropuertos de Barcelona y Madrid están en proceso de renovación. Las ofertas fueron presentadas el 23 y 24 de noviembre de 2023 respectivamente y en la actualidad sigue sin haber finalizado el proceso de adjudicación.

Volumen de negocios de SKYVALET en 2023 (millones de euros)		
Mundial	UE	ESPAÑA
[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificante

5. MERCADOS RELEVANTES

(24) La operación de concentración económica se enmarca en el sector de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, también denominado de *handling*, para la aviación general, en el que están activas SKYVALET y LUXAVIATION. Asimismo, la adquirida se encuentra presente en el mercado de gestión y explotación de FBO.

5.1. Mercado de producto

5.1.1. Mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación

- (25) En España, los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra¹⁶ están regulados según el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio (en adelante RD 1161/1999). Así, todos los servicios de asistencia en tierra en aeropuertos están sujetos a un régimen de autorización previa que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante, AESA) por un plazo máximo de 7 años.
- (26) De acuerdo con la notificante, las licencias para la prestación de estos servicios para la aviación comercial y para la aviación general son diferentes ya que son específicas para cada tipo de aviación. Consecuentemente, el mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación comercial puede ser considerado un mercado de producto separado del de la aviación general.
- (27) Esto ya ha sido considerado en precedentes puesto que, pese a que no se han analizado operaciones de concentración que afectasen al mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general, sí se han analizado operaciones de concentración, tanto a nivel comunitario como nacional, que afectaban al mercado de servicios aeroportuarios de aviación comercial¹⁷.

¹⁶ Traspone la Directiva 96/67/CE, del Consejo, de 15 de octubre, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, la cual establece el marco común regulador de la prestación de dichos servicios en los Estados miembros.

¹⁷ C/0443/12 SWISSPORT/FLIGHTCARE, N/06056 CFF / PENAUILLE POLYSERVICES. M.10959 – SATS / TEMASEK / PH 243WFS; M.9287 - CONNECT AIRWAYS / FLYBE; M.9270 — VINCI AIRPORTS / GATWICK AIRPORT; M.7021 - SWISSPORT/SERVISAIR; M.6671 – LBO FRANCE / AVIAPARTNER; M. 3382– IBERIA /COBRA/SERPISTA JV

- (28) Ni SKYVALET, ni EXECUJET (filial de LUXAVIATION a través de la cual opera en España) son titulares de licencias para aviación comercial, operando exclusivamente en el **mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general**¹⁸, por lo que éste será el mercado objeto de análisis.
- (29) Los precedentes comunitarios¹⁹ así como el precedente nacional C/0443/12 SWISSPORT/FLIGHTCARE realizaban una segmentación inicial del mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación comercial diferenciando entre servicios de asistencia en tierra no liberalizados (también llamados servicios de rampa²⁰), y servicios de asistencia en tierra liberalizados. No obstante, esta segmentación no tiene cabida en el presente expediente puesto que, según indica la notificante, dentro de la aviación general todos los servicios de asistencia en tierra se encuentran liberalizados²¹, aplicando únicamente el régimen de autorización ya mencionado para la prestación de los mismos.
- (30) Adicionalmente, los precedentes comunitarios y nacionales²² han señalado la posibilidad de segmentar los servicios de asistencia en tierra para aviación comercial en función de la naturaleza del servicio de asistencia en tierra prestado, categoría o tipo de servicio y/o tecnología necesaria para su prestación, si bien esta cuestión ha quedado abierta.
- (31) Teniendo en cuenta lo anterior, se analizará la incidencia de la operación en el mercado de prestación de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general, así como en las posibles segmentaciones por categoría de servicio.
- (32) EXECUJET y SKYVALET cuentan con licencia para la prestación de todos los tipos de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general en todos los aeropuertos en los que están activos, si bien no ofrecen todos ellos. Así, se analizarán las categorías de servicios donde está presente la adquirida, siendo éstas, según el RD 1161/1999, las siguientes²³:
1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión
 2. La asistencia a pasajeros

¹⁸ Será considerada aviación general toda aquella que no es comercial.

¹⁹ M.6671 LBO FRANCE-AVIAPARTNER, M.7021 SWISSPORT-SERVISAIR, M.9287 CONNECT AIRWAYS-FLYBE

²⁰ Artículo 2.c del RD 1161/1999 define los servicios en rampa como aquellos que se prestan esencialmente en la rampa del aeropuerto y constituyen las categorías de servicios de asistencia en tierra, de entre los descritos en el anexo, que se indican a continuación: 1. Asistencia de equipajes; 2. Asistencia a las operaciones en pista; 3. Asistencia de combustible y lubricante; 4. Asistencia de carga y correo en lo que respecta a la manipulación física de la carga y del correo entre la terminal del aeropuerto y el avión, tanto a la llegada como a la salida o en tránsito.

²¹ A excepción, de acuerdo con las notificantes, del servicio de asistencia de combustible y lubricante, no obstante, dado que la adquirida no presta estos servicios, no se analizará tal segmento.

²² C/0443/12 SWISSPORT/FLIGHTCARE; N/06056 CFF / PENAUILLE POLYSERVICES

²³ No se analizarán las siguientes categorías por no estar presente la adquirida: (i) La asistencia de equipajes; (ii) La asistencia de carga y correo; (iii) La asistencia de combustible y lubricante; (iv) La asistencia de mantenimiento en línea; y (v) La asistencia de transporte de superficie

3. La asistencia de operaciones en pista
4. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación
5. La asistencia de mayordomía (“catering”)
6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave (a excepción de esta última categoría, en las restantes también está activa LUXAVIATION).

5.1.2. Mercado de gestión y explotación de FBO

- (33) No se han encontrado precedentes nacionales ni comunitarios en este mercado²⁴.
- (34) La gestión y explotación de FBO consiste en la explotación de la terminal corporativa, mediante el alquiler de espacios y oficinas a los prestadores de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra (en este caso, con aquellos que operan en la terminal corporativa), la comercialización del paso de zona restringida a zona pública de la terminal corporativa y viceversa (también llamado “paso de filtro”); la gestión de servicios VIP a pasajeros y tripulaciones; la gestión de salas VIP en exclusividad; y cualquier otro servicio relacionado con la terminal que sea prestado por el FBO.
- (35) En España, la gestión y explotación de FBO sólo se realiza en régimen de concesión, siendo otorgadas por AENA, aplicando a las terminales corporativas de cinco aeropuertos: Madrid, Barcelona, Ibiza, Málaga y Palma de Mallorca, existiendo dos concesionarios por cada FBO y, como consecuencia, *competencia por el mercado*, derivada del proceso de adjudicación. Dichas concesiones se otorgan de forma independiente en un mismo concurso con una duración de entre cinco y siete años. Así, los servicios comprendidos en el mercado de gestión y explotación de FBOs así como sus condiciones, están recogidos en los pliegos de condiciones de las concesiones otorgadas por AENA²⁵.
- (36) Asimismo, existe *competencia en el mercado*, ya que una vez adjudicado, dentro de la terminal corporativa cada concesionario gestiona su espacio adjudicado y sus servicios, por lo que los usuarios de FBOs pueden elegir entre los dos adjudicatarios. Así, los demandantes de los servicios asociados al FBO (siendo éstos generalmente los agentes de *handling* para la aviación general),

²⁴ Sí existe un precedente estadounidense, Case 1:16-cv-00174 United States of America vs BBA AVIATION PLC, LANDMARK U.S. CORP LLC and LM U.S. MEMBER LLC.

²⁵ AENA, en los pliegos de condiciones de los distintos concursos, exige un bloque mínimo obligatorio de servicios a prestar por el FBO adjudicatario que comprende: (i) la comercialización del paso de zona pública a zona de restringida de seguridad y viceversa, (ii) el alquiler y gestión de las oficinas y locales a otros agentes de *handling* previa comunicación a AENA (obligando a alquilar a al menos a tres operadores de *handling* estos espacios), y (iii) la vigilancia y control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales.

Asimismo, hay una categoría de servicios adicionales que pueden ser prestados por el FBO pero que no son obligatorios para presentar ofertas de licitación, comprendiendo entre otros: (i) la prestación de servicios de asistencia en tierra recogidos en el RD 1171/1999, (ii) la comercialización y gestión de salas VIP, de espera y de descanso para pasajeros, (iii) la comercialización y gestión de salas crew, de descanso y espera para tripulaciones, (iv) la gestión de servicios VIP a pasajeros y tripulaciones.

al inicio del contrato de arrendamiento negocian con los dos adjudicatarios las condiciones de subarriendo de espacios y los precios de paso de zona restringida a zona pública, entre otros elementos, escogiendo entre uno de los dos adjudicatarios.

- (37) Consecuentemente, existe también competencia en el mercado, entre los dos gestores de FBOs de cada terminal corporativa de cada aeropuerto y una competencia por el mercado, en cada concurso público, existiendo por tanto otro mercado: el de adjudicación de concesiones para la explotación de FBOs.

5.2. Mercados geográficos

5.2.1. Mercados de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general

- (38) En lo que concierne a la dimensión geográfica, los precedentes nacionales²⁶ y comunitarios²⁷ han establecido que, con carácter general, la dimensión geográfica del mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra se ha de limitar al área concreta del aeropuerto en el que se prestan los servicios²⁸, ya que los servicios requeridos en un aeropuerto particular no pueden ser sustituidos por servicios provistos en otros aeropuertos.
- (39) LUXAVIATION (a través de la filial de su matriz, EXECUJET) y SKYVALET prestan todos los servicios de asistencia en tierra para la aviación general anteriormente descritos en los aeropuertos de Barcelona, Ibiza, Gerona y Valencia. Asimismo, SKYVALET también se encuentra activa en los aeropuertos de Madrid, Palma de Mallorca, La Coruña, Santiago de Compostela y Málaga.
- (40) Consecuentemente, se analizará el mercado de prestación de servicios de asistencia en tierra para la aviación general, así como los segmentos más estrechos de servicios de asistencia:
- i. administrativa en tierra y la supervisión de los aeropuertos con solapamiento de Barcelona, Ibiza, Gerona y Valencia y en el aeropuerto de Madrid, donde no hay solapamiento
 - ii. de operaciones de vuelo y administración de la tripulación en los aeropuertos de Barcelona, Ibiza, Gerona y Valencia (con solapamiento) y en el aeropuerto de Madrid (sin solapamiento)

²⁶ C/0443/12 SWISSPORT/FLIGHTCARE; N/06056 CFF / PENAUILLE POLYSERVICES

²⁷ M.6671 LBO FRANCE-AVIAPARTNER, M.6862 VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL, M.7008 AENA INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL; M.7021 SWISSPORT-SERVISAIR, M.9270 — VINCI AIRPORTS / GATWICK AIRPORT; M.9287 CONNECT AIRWAYS-FLYBE.

²⁸ En el caso de aeropuertos vecinos se ha considerado que el mercado geográfico puede abarcar un área más extensa.

- iii. de operaciones en pista en los aeropuertos con solapamiento de Barcelona, Ibiza, Gerona y Valencia y en los aeropuertos de Madrid, La Coruña y Santiago de Compostela, donde no hay solapamiento.
- (41) Los servicios de asistencia a pasajeros, asistencia de mayordomía (“catering”) (presentes SKY VALET y LUXAVIATION) y asistencia de limpieza y servicio de la aeronave (sólo presente la adquirida) no serán analizados en mayor profundidad ya que no se alcanzan cuotas superiores al 15% en ninguno de los aeropuertos en los que están presentes²⁹. Por el mismo motivo, tampoco serán analizados los servicios de (i) asistencia administrativa en tierra y la supervisión ni de (ii) asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación en los aeropuertos Málaga, Santiago de Compostela, Palma de Mallorca y La Coruña; ni tampoco (iii) la asistencia de operaciones en pista en los aeropuertos Mallorca y Málaga, por estar presente únicamente la adquirida con cuotas reducidas.

5.2.2. Mercado de gestión y explotación de FBO

- (42) El único precedente del que se dispone³⁰, apunta a una dimensión geográfica local del **mercado de gestión y explotación de FBO**, ya que los clientes de aviación general suelen elegir el aeropuerto al que desean volar en función de su proximidad a su destino final y otros factores de conveniencia y, a continuación, seleccionan un FBO de entre los disponibles en ese aeropuerto. En la mayoría de los casos, los inconvenientes y el coste de trasladar una aeronave a otro aeropuerto cercano para repostar superan cualquier diferencia en los precios entre los aeropuertos. Por lo tanto, la obtención de servicios FBO en otro aeropuerto no es una alternativa significativa para la mayoría de los clientes de la aviación general.
- (43) Adicionalmente, se constata un vínculo vertical entre el mercado de gestión y explotación de FBOs y el mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general en los aeropuertos en los que se da el régimen de explotación de FBOs. Esto es debido a que, para que los proveedores de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra puedan operar en dichas terminales corporativas, estos servicios se deben, necesariamente, contratar previamente con el gestor FBO, siendo este último quien arrienda los espacios necesarios a los agentes de *handling* para que éstos puedan desempeñar sus servicios si quieren operar en la terminal corporativa. Adicionalmente, los pliegos de condiciones de las licitaciones de AENA establecen que los gestores de FBO pueden prestar, dentro del bloque de servicios adicionales, servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.

²⁹ Cabe destacar que, pese a tener licencia para la prestación de ambos servicios, la mayoría de ellos son prestados por terceras empresas a las que subcontratan.

³⁰ Case 1:16-cv-00174 United States of America vs BBA AVIATION PLC, LANDMARK U.S. CORP LLC and LM U.S. MEMBER LLC.

- (44) Asimismo, según la notificante, el proceso de adjudicación de licencias, donde se produce la competencia por el mercado, no está limitada a la zona geográfica del aeropuerto, y podría considerarse de dimensión nacional. Ello se debe a que (i) los requisitos de admisión establecidos por AENA en los pliegos de condiciones de los procesos de adjudicación no restringen en ningún caso a los presentadores de ofertas por su localización geográfica, (ii) las condiciones de participación son similares para todos los aeropuertos con modelo de FBO y (iii) las entidades adjudicatarias provienen de todo el territorio nacional, sin necesidad de estar presentes anteriormente en el aeropuerto en cuestión en dicho mercado. Así pues, esta DC considera que la dimensión geográfica del **mercado de adjudicación de concesiones para la explotación de FBOs** es nacional.
- (45) La adquirida está presente en el mercado de gestión y explotación de FBO en los aeropuertos de Madrid, Barcelona e Ibiza³¹ y, consecuentemente, en el mercado nacional de adjudicación de concesiones de explotación de FBO.

6. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

6.1. Estructura de la oferta y cuotas de mercado

6.1.1. Mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general

- (46) Como ya se ha mencionado, la prestación de servicios de asistencia en tierra requiere de una licencia específica para cada tipo de aviación (comercial o general). No obstante, la obtención de estas licencias no es excluyente, en la medida en que existen operadores de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general también operan en la aviación corporativa bajo dos licencias diferentes.
- (47) Asimismo, es necesario una licencia para cada categoría de servicio prestado, por lo que es habitual que se soliciten las licencias necesarias para aquellas categorías de servicios que están dispuestos a prestar. Los servicios efectivamente ofrecidos dependen de si se disponen de los equipos necesarios para ello.
- (48) Normalmente, los servicios de asistencia en tierra se demandan en pack por los operadores de vuelo. Así, en el caso de que el demandante de servicios solicite servicios que el operador de *handling* no prestase, éste los prestará en régimen de subcontratación con terceros.
- (49) El principal operador a nivel nacional es Mallorcair ([20-30]%), seguido por los competidores United Aviation ([10-20]%), General Aviation Service ([10-20]%) y Aviapartner ([10-20]%), habiendo una gran variedad de operadores.

³¹ La adjudicación de la gestión y explotación de FBOs está actualmente en curso, para los de los aeropuertos de Barcelona y Madrid. SKYVALET ha presentado ofertas los días 23 y 24 de noviembre de 2023, respectivamente.

Cuotas del mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general:

- En los aeropuertos con solapamientos entre las partes:

Cuota en mercado de servicios de asistencia en tierra para la aviación general en 2020						
Provincia	LUXAVIATION		SKYVALET		CONJUNTA	
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota
Barcelona	[conf.]	[5-10]%	[conf.]	[30-40]%	[conf.]	[40-50]%
Ibiza	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[20-30]%	[conf.]	[30-40]%
Gerona	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[30-40]%
Valencia	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[20-30]%	[conf.]	[40-50]%

Fuente: Notificante

Cuota en mercado de servicios de asistencia en tierra para la aviación general en 2021						
Provincia	LUXAVIATION		SKYVALET		CONJUNTA	
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota
Barcelona	[conf.]	[5-10]%	[conf.]	[30-40]%	[conf.]	[30-40]%
Ibiza	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[20-30]%	[conf.]	[30-40]%
Gerona	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[20-30]%
Valencia	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[20-30]%	[conf.]	[40-50]%

Fuente: Notificante

Cuota en mercado de servicios de asistencia en tierra para la aviación general en 2022						
Provincia	LUXAVIATION		SKYVALET		CONJUNTA	
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota
Barcelona	[conf.]	[5-10]%	[conf.]	[20-30]%	[conf.]	[30-40]%
Ibiza	[conf.]	[5-10]%	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[20-30]%
Gerona	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[20-30]%
Valencia	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[30-40]%

Fuente: Notificante

- (50) En Barcelona los principales competidores de la entidad resultante serán con United Aviation (30-40%) y General Aviation Service (15-20%); en Ibiza será United Aviation (operando con Ibizair) (aproximadamente 50%). En el caso de Gerona, Aviapartner, United Aviation y General Aviation Service ostentan cuotas inferiores al 15%; mientras que en Valencia el principal competidor será

United Aviation (aproximadamente 40%) y el siguiente será General Aviation Services (aproximadamente 10%).

- En los aeropuertos donde sólo está presente SKYVALET:

Cuota en mercado de servicios de asistencia en tierra para la aviación general						
	2020		2021		2022	
Provincia	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota
Madrid	[conf.]	[40-50]%	[conf.]	[30-40]%	[conf.]	[30-40]%
Palma de Mallorca	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[10-20]%
La Coruña	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[20-30]%	[conf.]	[10-20]%
Santiago de Compostela	[conf.]	[20-30]%	[conf.]	[10-20]%	[conf.]	[10-20]%
Málaga	[conf.]	[5-10]%	[conf.]	[5-10]%	[conf.]	[5-10]%

Fuente: Notificante

(51) En el aeropuerto de Madrid los principales competidores serán United Aviation (10-20%) y General Aviation Service (10-20%); en Palma de Mallorca será Mallorcair (aproximadamente 70%); en La Coruña y Santiago de Compostela será United Aviation (aproximadamente 50% en ambos), y en Málaga serán General Aviation Service (aproximadamente 30%) y United Aviation (aproximadamente 20%).

Cuotas del mercado de servicios aeroportuarios de asistencia administrativa en tierra y la supervisión

- En los aeropuertos con solapamientos entre las partes:

Cuota en mercado de servicios de asistencia administrativa en tierra y la supervisión									
	2020			2021			2022		
Provincia	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA
Barcelona	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%
Ibiza	[10-20]%	[20-30]%	[30-40]%	[10-20]%	[20-30]%	[30-40]%	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%
Gerona	[10-20]%	[10-20]%	[30-40]%	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%
Valencia	[10-20]%	[10-20]%	[30-40]%	[10-20]%	[20-30]%	[30-40]%	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%

Fuente: Notificante

- De los aeropuertos donde sólo está presente SKYVALET³², sólo en Madrid se alcanzan cuotas por encima del 15%, siendo ésta del [10-20]% en 2022³³.

Cuotas del mercado de servicios aeroportuarios de asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación:

- En los aeropuertos con solapamientos entre las partes:

Cuota en mercado de servicios de asistencia administrativa operaciones de vuelo y administración de la tripulación									
	2020			2021			2022		
Provincia	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA
Barcelona	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%
Ibiza	[10-20]%	[20-30]%	[30-40]%	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%
Gerona	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%
Valencia	[10-20]%	[10-20]%	[30-40]%	[10-20]%	[20-30]%	[30-40]%	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%

Fuente: Notificante

- De los aeropuertos donde sólo está presente SKYVALET³⁴, sólo en Madrid se alcanzan cuotas por encima del 15%, siendo ésta del [10-20]% en 2022³⁵.

Cuotas del mercado de servicios aeroportuarios de asistencia de operaciones en pista:

- En los aeropuertos con solapamientos entre las partes:

Cuota en mercado de servicios de asistencia administrativa operaciones en pista									
	2020			2021			2022		
Provincia	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA
Barcelona	[5-10]%	[30-40]%	[40-50]%	[5-10]%	[30-40]%	[30-40]%	[5-10]%	[20-30]%	[30-40]%

³² También presente, pero con cuotas <15% en los aeropuertos de Málaga ([5-10]%), Santiago de Compostela ([10-20]%), Palma de Mallorca ([10-20]%) y La Coruña ([10-20]%)

³³ Las cuotas estimadas por la notificante para esta terminal corporativa fueron: [10-20]% en 2020, [10-20]% en 2021 y [10-20]% en 2022.

³⁴ También presente, pero con cuotas <15% en los aeropuertos de Málaga ([5-10]%), Santiago de Compostela ([0-5]%), Palma de Mallorca ([10-20]%) y La Coruña ([10-20]%),

³⁵ Las cuotas estimadas por la notificante para esta terminal corporativa fueron: [10-20]% en 2020, [10-20]% en 2021 y [10-20]% en 2022.

Cuota en mercado de servicios de asistencia administrativa operaciones en pista									
Provincia	2020			2021			2022		
	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA	LUXAVIATION	SKYVALET	CONJUNTA
Ibiza	[10-20]%	[20-30]%	[30-40]%	[10-20]%	[20-30]%	[30-40]%	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%
Gerona	[10-20]%	[10-20]%	[30-40]%	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%
Valencia	[10-20]%	[20-30]%	[30-40]%	[10-20]%	[20-30]%	[40-50]%	[10-20]%	[10-20]%	[30-40]%

Fuente: Notificante

- En los aeropuertos donde sólo está presente SKYVALET³⁶:

Cuota en mercado de servicios de asistencia administrativa operaciones en pista			
Provincia	2020	2021	2022
Madrid	[40-50]%	[30-40]%	[30-40]%
La Coruña	[20-30]%	[20-30]%	[10-20]%
Santiago de Compostela	[20-30]%	[10-20]%	[10-20]%

Fuente: Notificante

6.1.2. Mercado de gestión y explotación de FBOs

- (52) El acceso al mercado de gestión y de explotación de FBOs se realiza a través de una concesión, otorgándose dos por terminal corporativa siendo otorgadas por AENA por un plazo de entre cinco y siete años, aplicando a las terminales corporativas de cinco aeropuertos: Madrid, Barcelona, Ibiza, Málaga y Palma de Mallorca. Así, la estructura de la oferta de cada aeropuerto está conformada por dos operadores.
- (53) La adquirida está presente en los aeropuertos de Madrid, Barcelona e Ibiza compitiendo con Spanish FBO Madrid, Spanish FBO Barcelona y Aviapartner Ibiza respectivamente.

Cuotas del mercado de gestión y explotación de FBOs

Cuota en volumen de SKYVALET en el mercado de gestión y explotación de FBOs						
Provincia	2020		2021		2022	
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota
Madrid	[conf.]	[50-60]%	[conf.]	[40-50]%	[conf.]	[40-50]%
Barcelona	[conf.]	[40-50]%	[conf.]	[30-40]%	[conf.]	[30-40]%

³⁶ También presente, pero con cuotas <15% en los aeropuertos de Málaga ([5-10]%) y Palma de Mallorca ([10-20]%)

Cuota en volumen de SKYVALET en el mercado de gestión y explotación de FBOs						
	2020		2021		2022	
Provincia	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota
Ibiza	[conf.]	[60-70]%	[conf.]	[70-80]%	[conf.]	[70-80]%

Fuente: Notificante

- (54) En lo que concierne a la competencia por el mercado, la adquirida ostenta una cuota del [30-40]% en el mercado de adjudicación de licencias de explotación de FBOs al explotar tres de las diez licencias de FBO existentes a nivel nacional.
- (55) No obstante, la concesión para la gestión y explotación de FBOs de los aeropuertos de Barcelona y Madrid se encuentra actualmente en proceso de licitación, habiendo presentado SKYVALET su correspondiente oferta para su explotación.

6.2. Estructura de la demanda, canales de distribución y precios

6.2.1. Mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general

- (56) Los principales demandantes de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general son las compañías aéreas de jets privados u operadores de vuelos privados que pueden operar bien sus propias naves, bien aeronaves pertenecientes a propietarios particulares. Ocasionalmente, los servicios de asistencia en tierra también pueden ser demandados para vuelos de carga y mercancías peligrosas.
- (57) AENA obliga a cualquier operador de vuelo que desee hacer uso de las instalaciones de un aeropuerto a la contratación de al menos un agente de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, no especificando los servicios mínimos que se deben contratar. El objetivo es que el operador de vuelo tenga algún tipo de representación local en el aeropuerto para el mantenimiento de comunicaciones con la autoridad aeroportuaria, así como el aseguramiento de cobros de tasas aeroportuarias. Asimismo, según la notificante, no es posible operar un vuelo (aterrizar y despegar) sin algunos servicios de asistencia en tierra, como son los de asistencia de operaciones en pista y los de asistencia de limpieza y servicio de la aeronave.
- (58) Los servicios de asistencia básica suelen consistir en solicitar aparcamiento de la aeronave y franjas horarias (slots) a las autoridades aeroportuarias; conducir a los pasajeros a la zona de operaciones; actuar de enlace con las autoridades aeroportuarias; y pagar las tasas de aterrizaje en nombre de la compañía aérea.

- (59) Normalmente estos servicios se contratan en pack, negociándose bajo un único contrato. Asimismo, se pueden contratar de forma independiente, aunque de acuerdo con la notificante, no es lo habitual. De hecho, la negociación conjunta bajo un único contrato no obliga a la contratación de un conjunto de servicios, sino que los clientes eligen los servicios que desean demandar.
- (60) Los precios, según la notificante, se estiman teniendo en cuenta el coste y el margen pretendido variando en función del tamaño de la aeronave. La estructura de costes viene marcada por las rentas de alquiler de espacios para la prestación del servicio, las tasas de licencia y costes aeroportuarios, así como los costes de persona y equipamiento.
- (61) Es habitual que los operadores de servicios de asistencia en tierra integrados verticalmente con gestores de FBOs sean ligeramente más competitivos en precio que quienes sólo prestan los primeros.
- (62) Asimismo, de acuerdo con la notificante, los niveles de precios también vienen afectados por los volúmenes de negocio generados por el demandante no sólo en la ubicación del aeropuerto, sino también en la red de aeropuertos donde preste servicios el operador de *handling* en cuestión.
- (63) Respecto a los canales de distribución, de acuerdo con la notificante, los servicios de *handling* se pueden reservar a través de las páginas web de los operadores de *handling* o mediante correos electrónicos, o también a través de canales utilizados por los operadores conectados a FBO1 o MyHandling.
- (64) En ocasiones, las solicitudes de estos servicios pueden no venir directamente del operador del avión privado, sino de empresas especializadas en despachar en nombre los operadores, existiendo habitualmente acuerdos marco con las mismas.

6.2.2. Mercado de gestión y explotación de FBOs

- (65) La demanda del mercado de gestión y explotación de FBOs está compuesta por los operadores del mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general, siendo éstos quienes arrendan los espacios y oficinas para desarrollar su actividad, así como gestionan el paso de zona restringida a zona pública (y viceversa) y el alquiler de espacios VIP para los vuelos que operan.
- (66) Cada operador de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general, al inicio de su contrato de arrendamiento negocia con los dos adjudicatarios las condiciones de subarriendo, escogiendo sólo a uno de ellos en base a las instalaciones, servicios y condiciones del arrendador.
- (67) Los precios resultantes de dicha negociación para cada uno de los servicios dependen del volumen de negocio (número de vuelos y tamaño de esos vuelos) que gestione el operador de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.

- (68) No obstante, AENA en los pliegos de condiciones asociados a cada concesión establece un sistema de precios máximos para el filtro de seguridad y los arrendamientos de espacios a los operadores de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, obligando al gestor de FBO a arrendar estos espacios como mínimo a tres operadores de *handling* diferentes.
- (69) De forma habitual, el propio gestor y explotador de FBO opera asimismo como proveedor de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general, siendo este el caso de SKYVALET en los aeropuertos de Madrid, Barcelona e Ibiza.
- (70) En lo que concierne a los canales de distribución, normalmente, las demandas de cada servicio se hacen mediante comunicación directa con el gestor del FBO, siendo ésta especialmente fluida ya que los operadores de servicios de asistencia en tierra cuentan con presencia en el propio aeropuerto.

6.3. Barreras a la entrada y competencia potencial

- (71) La entrada en el **mercado español de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general** depende de la obtención de una licencia de AESA para cada uno de los servicios prestados y de un espacio de oficina de AENA o del adjudicatario de la FBO en el caso de operar en un aeropuerto con modelo FBO³⁷.
- (72) A diferencia del mercado de estos servicios para la aviación comercial, el mercado para la aviación general está totalmente liberalizado, no aplicándose restricciones al número de operadores en ningún servicio.
- (73) En lo que concierne al **mercado de gestión y explotación de FBOs**, la principal barrera es conseguir la adjudicación de alguna FBO de los aeropuertos que operan en esta modalidad. Estas adjudicaciones se conceden mediante concursos públicos en los aeropuertos correspondientes (Madrid, Barcelona, Ibiza, Málaga, Palma de Mallorca), realizándose cada cinco o siete años.

7. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (74) La operación de concentración proyectada consiste en la adquisición por parte de LUXAVIATION del control conjunto de SKYVALET junto con ACA, quien previo a la operación, ostentaba el control exclusivo sobre SKYVALET.
- (75) La operación de concentración económica se enmarca en el sector de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general, también denominado de *handling*, en el que están activas adquirida y adquirente.

³⁷ Artículos 8 y 9 del RD 1161/1999

- (76) La entidad resultante quedará como cuarto operador a nivel nacional ([10-20]% con adición de [10-20]%), a notable distancia del líder del mercado Mallorcair ([20-30]%), y próximo a los siguientes competidores más fuertes del mercado a nivel nacional como son United Aviation ([10-20]%), o General Aviation Service ([10-20]%).
- (77) La operación da lugar a **solapamientos horizontales** en los aeropuertos de Barcelona ([30-40]%, adición del [20-30]%), Valencia ([30-40]%, adición del [10-20]%), Ibiza ([20-30]%, adición del [10-20]%) y Gerona ([20-30]%, adición del [10-20]%). Asimismo, la adquirida también está presente en los aeropuertos de Madrid ([30-40]%), Palma de Mallorca ([10-20]%), La Coruña ([10-20]%), Santiago de Compostela ([10-20]%) y Málaga ([5-10]%).
- (78) La entidad resultante ostentará cuotas superiores al 15% en las categorías de servicio de:
- Asistencia administrativa en tierra y la supervisión en los aeropuertos de: Valencia ([20-30]% con adición del [10-20]%), Ibiza ([20-30]% con adición del [10-20]%), Barcelona ([20-30]% con adición del [10-20]%), Gerona ([20-30]% con adición del [10-20]%) y en Madrid ([10-20]%, sin solapamientos).
 - Asistencia de las operaciones en pista en los aeropuertos de: Barcelona ([30-40]% con adición del [20-30]%), Valencia ([30-40] con adición del [10-20]%), Ibiza ([20-30]% con adición del [10-20]%), Gerona ([20-30]% con adición del [10-20]%) y en los aeropuertos donde no hay solapamientos de Madrid ([30-40]%), La Coruña ([10-20]%) y Santiago de Compostela ([10-20]%).
 - Asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación en los aeropuertos de: Valencia ([20-30]% con adición del [10-20]%), Ibiza ([20-30]% con adición del [10-20]%), Gerona ([20-30]% con adición del [10-20]%), Barcelona ([20-30]% con adición del [10-20]%) y Madrid ([10-20]%, donde no hay solapamientos).
- (79) Adicionalmente, la operación también afecta al **mercado de gestión y explotación de FBOs** donde se encuentra activa la adquirida. La adquirida ostenta una cuota a nivel nacional del 33% en el mercado de concesión de licencias FBO, mientras que, si se analiza la competencia en el mercado de gestión y explotación de FBOs, SKY VALET está presente en las terminales corporativas de los aeropuertos de Madrid ([40-50]%), Barcelona ([30-40]%) y en Ibiza ([70-80]%).
- (80) Se da un **solapamiento vertical** entre el mercado de gestión y explotación de FBO en Ibiza ([70-80]%) y Barcelona ([30-40]%), donde está presente la adquirida y el mercado de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra para la aviación general en Ibiza ([20-30]%) y Barcelona ([30-40]%) donde estarán ambas presentes. No obstante, el impacto de este refuerzo vertical en el mercado de servicios de asistencia en tierra no sería preocupante, puesto que el solapamiento vertical relevante es previo a la operación y el único refuerzo que se produce es la ampliación de la capacidad de la entidad resultante de proveer servicios de *handling* para la prestación de servicios FBO, siendo

dicha ampliación muy reducida (Barcelona, [5-10]% e Ibiza, [5-10]%). En consecuencia, el efecto que tendría para terceros que vinieran provisionando esos servicios a operadores FBO no sería significativo.

(81) Por todo lo anterior, no es previsible que la operación notificada vaya a suponer un obstáculo a la competencia efectiva en los mercados analizados, por lo que es susceptible de ser **autorizada en primera fase sin compromisos**.

8. 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 primera fase sin compromisos, en aplicación del artículo 57.2.a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.