

## **INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN EXPEDIENTE C/0665/15 NAZCA/EXECUTIVE AIRLINES**

---

### **I. ANTECEDENTES**

- (1) Con fecha 15 de junio de 2015 tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (“CNMC”) notificación de la concentración consistente en la toma de control exclusivo de EXECUTIVE AIRLINES, S.L.U. por parte de FONDO NAZCA III F.C.R. DE REGIMEN SIMPLIFICADO.
- (2) La notificación ha sido realizada por el adquirente, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (“LDC”), por superar el umbral establecido en la letra a) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia (“RDC”), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 55.5 de la LDC, con fecha 24 de junio de 2015, la Dirección de Competencia requirió del notificante información de carácter necesario para la resolución del expediente El escrito de contestación tuvo entrada en la CNMC el 25 de junio de 2015.
- (4) La fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 16 de julio de 2015 inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

### **II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

- (5) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de EXECUTIVE AIRLINES, S.L.U. por parte de FONDO NAZCA III F.C.R. DE REGIMEN SIMPLIFICADO (“Fondo NAZCA III”), gestionado por NAZCA CAPITAL, S.G.E.C.R., S.A. (“NAZCA”).
- (6) A tal efecto, COMPAÑÍA CANARIA DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS, S.L.U. (“CCAÉ”) y NORTIA BUSINESS CORPORATION, S.L. (“NORTIA”), titulares del capital social de EXECUTIVE AIRLINES, de un lado y Fondo NAZCA, de otro, suscribieron un acuerdo marco el 12 de mayo de 2015, que prevé la adquisición de la totalidad del capital social de EXECUTIVE AIRLINES por NAZCA.
- (7) La operación se incluiría, por tanto, en el supuesto del artículo 7.1 b) de la LDC.

### **III. RESTRICCIONES ACCESORIAS**

- (8) La cláusula 2.10 del acuerdo marco contiene un pacto de no competencia y otro de no captación, en virtud del cual las empresas vendedoras se comprometen durante un plazo de [no superior a 2 años]<sup>1</sup> a contar desde la

---

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

fecha de cierre a no actuar ni individual ni colectivamente en el sector de la aviación ejecutiva.

- (9) Este compromiso incluye [...].
- (10) Queda al margen de dichos compromisos [...].
- (11) El acuerdo marco incluye en la cláusula 2.7 apartados (i), (ii) y (iii), ciertos acuerdos comerciales, en virtud de los cuales el vendedor se compromete [...].
- (12) Adicionalmente, el acuerdo marco incluye en su cláusula 2.7 (iv) el compromiso del vendedor de prestar ciertos servicios transitorios a EXECUTIVE AIRLINES hasta transcurrido [no superior a 2 años desde la fecha de cierre. Dichos servicios están vinculados con aspectos fiscales, de recursos humanos, administración y sistemas.

### **Valoración**

- (13) El artículo 10.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, establece que “en su caso, en la valoración de una concentración económica podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”.
- (14) Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios existentes en la materia y lo establecido en la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), esta Dirección de Competencia considera que tanto el contenido como la duración de los pactos de no competencia y no captación no van más allá de lo que, de forma razonable, exige la operación de concentración notificada, considerándose parte integrante de la misma.
- (15) Lo mismo se puede señalar de la prestación por el vendedor de ciertos servicios transitorios a EXECUTIVE AIRLINES, cuyo contenido y duración resulta razonable, por lo que se considera parte integrante de la operación.
- (16) En cuanto a los acuerdos comerciales incluidos en la cláusula 2.7 apartados (i), (ii) y (iii) del acuerdo marco, esta Dirección de Competencia considera que no resultan necesarios para la realización de la operación notificada, por lo que no pueden considerarse una restricción accesorio a la misma.

## **IV. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA**

- (17) De acuerdo con los notificantes, 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.
- (18) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse el umbral de cuota de mercado establecido en el artículo 8.1.a) de la misma.

## V. **EMPRESAS PARTICIPES**

### V.1 **ADQUIRENTE: Fondo NAZCA III**

- (19) Fondo NAZCA III es un fondo de capital riesgo gestionado y administrado por NAZCA, cuyo capital social está en manos de [...], no teniendo ninguno de ellos una participación de control en dicha sociedad.
- (20) De las sociedades controladas por los fondos gestionados por NAZCA solamente GESTAIR está presente en el sector de la aviación ejecutiva, en el que opera la empresa adquirida.
- (21) GESTAIR está principalmente activo en la operación de aeronaves ejecutivas con peso máximo al despegue inferior a 10 toneladas o de menos de 20 asientos y la comercialización de vuelos no regulares en dichas aeronaves (aerotaxi), bajo la licencia de explotación de categoría B para realizar tráfico aéreo comercial de pasajeros, carga y/o correo.
- (22) Adicionalmente, GESTAIR está activo en la gestión de bases fijas de operaciones (FBO)<sup>2</sup> en las terminales de aviación ejecutiva de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, y Palma de Mallorca así como en la prestación de servicios de mantenimiento en base (mantenimiento programado) y asistencia técnica a aviones ejecutivos en el aeropuerto de Madrid, a través de su filial GESTAIR MAINTENANCE, S.L.
- (23) Para el ejercicio de su actividad GESTAIR cuenta con bases operativas en Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca.
- (24) El volumen de negocios de NAZCA en el último ejercicio económico conforme al art. 5 del Real Decreto 261/2008 fue, según el notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS NAZCA* (millones de euros) 2014		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[<250]	[>60]

Fuente: Notificación

\*Incluyendo la facturación de las empresas controladas por los Fondos Nazca II y Nazca III.

### V.2 **ADQUIRIDA: EXECUTIVE AIRLINES, S.L.U.**

- (25) EXECUTIVE AIRLINES es una sociedad española cuyo capital está de forma indirecta en manos de NORTIA BUSINESS CORPORATION, S.L., cabecera del grupo NORTIA, que opera en los sectores inmobiliario, hotelero, de servicios, arte y juego.
- (26) EXECUTIVE AIRLINES esta activa en el sector de la aviación ejecutiva, en concreto en la gestión y operación de aeronaves ejecutivas con peso máximo al despegue inferior a 10 toneladas o de menos de 20 asientos, así como la comercialización de vuelos no regulares en dichas aeronaves (aerotaxi), bajo la

<sup>2</sup> Incluye servicios de filtro de seguridad, parking de aeronaves y arrendamiento de espacios en las terminales de aviación ejecutiva.

licencia de explotación de categoría B para realizar tráfico aéreo comercial de pasajeros<sup>3</sup>.

- (27) Para el ejercicio de su actividad EXECUTIVE AIRLINES cuenta con bases operativas en Madrid y Barcelona (centro principal).
- (28) El volumen de negocios de EXECUTIVE AIRLINES, en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, fue, según el notificantes el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS EXECUTIVE AIRLINES (millones de euros) 2014		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[<250]	[<60]

Fuente: Notificación

## VI. MERCADOS RELEVANTES

### VI.1. Mercado de producto

- (29) El sector de la aviación ejecutiva resulta implicado en la operación y más concretamente, las actividades de operación de aeronaves ejecutivas y de transporte aéreo de pasajeros a través de aeronaves ejecutivas (servicios de aviación ejecutiva o aerotaxi), en los que se encuentran activos el grupo adquirente, a través de GESTAIR, y la sociedad adquirida.
- (30) Adicionalmente, GESTAIR ofrece servicios de gestión de bases fijas operativas (FBO) y de mantenimiento en base. Estas actividades no serán objeto de análisis posterior dada la ausencia de solapamiento entre las partes.
- (31) La actividad de **operación de aeronaves ejecutivas** supone la gestión integral de dichas aeronaves mediante la prestación de todos aquellos servicios necesarios para asegurar su correcta operación aeronáutica, incluyendo el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, la realización de operaciones de tierra, la gestión de la tripulación, el control de radiaciones cósmicas, el control de costes, el mantenimiento en línea, y otros servicios aeroportuarios.
- (32) Estos servicios permiten a los titulares de las aeronaves (particulares o empresas tanto públicas como privadas) asegurar el cumplimiento de la normativa aplicable, garantizar el correcto estado de sus aviones y su disponibilidad para realizar vuelos en cualquier momento.
- (33) Adicionalmente, los titulares de las aeronaves pueden optar por integrarlas en la flota del operador aéreo que les presta la actividad de operación, al objeto de rentabilizar y optimizar la operación de sus aeronaves<sup>4</sup>. En estos casos, el

<sup>3</sup> Adicionalmente . EXECUTIVE AIRLINES presta servicios de asistencia en tierra o *handling* en las bases operativas de Barcelona, Gerona y Valencia a través de su filial al 50% EURASERVICES, S.L. No obstante, [...], por lo que dicha actividad queda fuera del perímetro de la operación.

<sup>4</sup> Habitual cuando los titulares de las aeronaves no necesitan contar con ellas de forma permanente. Aquellos titulares que decidan no comercializar las horas de vuelo de su aeronave (uso privado) y por tanto no integrarla en la flota del operador aéreo pueden optar por contratar únicamente determinados servicios. En tal caso, el operador aéreo suscribe con los titulares de estas aeronaves un contrato de mantenimiento de la aeronavegabilidad y otro para los planes de vuelo y su coordinación. Con carácter adicional, los titulares pueden optar por contratar otros servicios adicionales, como el mantenimiento, la gestión de emisiones, el control de la radiación cósmica, etc.

titular de la aeronave suscribe un contrato de arrendamiento o subarrendamiento con el operador aéreo para la comercialización de sus horas de vuelo a terceros<sup>5</sup>.

- (34) Según lo anterior, los operadores aéreos operan aeronaves propias y de terceros. Respecto a estas últimas, se puede distinguir entre las aeronaves incluidas en su flota, tras acuerdo con sus titulares, y que se encuentran disponibles para prestar servicios de aviación ejecutiva a terceros y las que solo son utilizadas por sus titulares (uso privado)<sup>6</sup>.
- (35) Los **servicios de aviación ejecutiva** son servicios no regulares de transporte aéreo<sup>7</sup>, fundamentalmente dirigidos a empresas o particulares con un alto poder adquisitivo y que valoren la flexibilidad de horarios y una individualización del servicio, tanto en términos de calidad como de adaptación de los destinos (“servicio punto a punto”, uniendo destinos poco conectados o con la posibilidad de realizar varias paradas).
- (36) Por sus propias características, estos servicios se distinguen claramente de los servicios regulares de transporte aéreo ofrecidos por las compañías de aviación comercial, conformando mercados de producto diferenciados, según lo establecido tradicionalmente por las autoridades de defensa de la competencia. También se diferencian de los vuelos chárter, vuelos no regulares de carácter eminentemente turístico dirigidos fundamentalmente a agencias de viajes mayoristas o turoperadores.
- (37) Los servicios de aviación ejecutiva<sup>8</sup> pueden ser realizados con diferentes tipos de aeronave en función del trayecto a realizar (nacional, intercontinental o transatlántico)<sup>9</sup>. Según el notificante, todos los servicios responden a necesidades de traslados flexibles y con unos estándares de servicio equivalentes, por lo que no sería necesario definir mercados de producto distintos en el ámbito de los servicios de aviación ejecutiva.
- (38) Adicionalmente, aunque de forma marginal, los vuelos ejecutivos pueden incluir el transporte de algún tipo de carga puntual o la realización de algún vuelo especial (transporte de órganos) que suponen un porcentaje residual de su actividad.
- (39) A la hora de definir el mercado de producto de la presente operación, el notificante señala que los servicios de gestión y operación de aeronaves

---

<sup>5</sup> Contrato que debe inscribirse en el Registro de Bienes Muebles y en el Registro de Matrícula de Aeronaves (dependiente de la Agencia Española de Seguridad Aérea). Adicionalmente el titular suscribe con el operador un contrato de prestación de los servicios en el que se detallan las condiciones económicas que regirán la relación entre ellos (tarifas por mantenimiento, participación en los ingresos resultantes de la comercialización de horas de vuelo a terceros o tarifas por realización de vuelos).

<sup>6</sup> Según el notificante GESTAIR opera [...] aeronaves, [...] de titularidad propia y [...] de terceros, de las que [...] tiene uso privado, por lo que su flota de aviación ejecutiva incluye [...] aeronaves. EXECUTIVE AIRLINES opera [...] aeronaves, [...] propias y [...] de terceros, de las que [...] operan en privado (...), por lo que su flota de aviación ejecutiva incluye actualmente [...] aeronaves.

<sup>7</sup> La contratación de los servicios de realiza de forma individualizada, no existiendo ni rutas ni horarios previamente fijados.

<sup>8</sup> Según lo señalado anteriormente, los servicios de aviación ejecutiva son prestados con aeronaves propias de los operadores aéreos o con aeronaves cuya titularidad corresponde a terceros.

<sup>9</sup> Según el notificante, los vuelos nacionales pueden operarse con aviones y con helicópteros, no existiendo una diferencia significativa en precios. Los vuelos internacionales pueden realizarse con aviones turbohélice, mientras que para los vuelos transatlánticos se utilizan aviones reactores.

ejecutivas guardan una estrecha relación con los servicios de aviación ejecutiva<sup>10</sup>, por lo que considera que existirían argumentos tanto para defender que los servicios de operación de aeronaves ejecutivas conforman un mercado de producto distinto, como para concluir que estos servicios estarían incluidos en el mercado general de aviación ejecutiva, que también incluiría la comercialización de vuelos.

- (40) Esta Dirección de Competencia considera que se trata de servicios diferentes, aunque relacionados, dirigidos a una demanda distinta: los titulares de las aeronaves en un caso y los demandantes de vuelos ejecutivos en el otro, por lo que conformarían mercados de producto diferenciados.

## VI.2 Mercado geográfico

- (41) Según el notificante, los mercados de operación de aeronaves ejecutivas y de prestación de servicios de aviación ejecutiva tienen al menos carácter europeo, dado que no existen diferencias sensibles en las condiciones de competencia existentes a ese nivel. Esta Dirección de Competencia comparte la opinión del notificante.
- (42) En primer lugar es preciso considerar que la normativa aplicable tiene carácter europeo. En el ámbito de la **operación de aeronaves ejecutivas**, el notificante señala que la Directiva 96/67/CE, del Consejo, de 15 de octubre establece un marco común regulador de la prestación de dichos servicios en la UE.
- (43) No existen pues barreras regulatorias que limiten al titular de una aeronave ejecutiva contratar la gestión y operación de sus aeronaves con cualquier operador localizado en un país de la Unión Europea<sup>11</sup>. En este sentido, el notificante señala que es habitual que los operadores aéreos presten servicios de operación de aeronaves ejecutivas matriculadas en países distintos a aquellos donde tienen situados sus bases operativas.
- (44) En el caso de los **servicios de aviación ejecutiva**, el notificante señala que el Reglamento (CE) Nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, establece que las compañías aéreas de la UE tienen derecho a explotar servicios aéreos intracomunitarios sin que ningún Estado Miembro pueda exigir ningún permiso o autorización adicional. Los requisitos y los procedimientos aplicables también están regulados a nivel europeo<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup>El notificante señala que los aviones de terceros operados que son incluidos en las flotas del operador aéreo son utilizados para la realización de vuelos ejecutivos, lo que implica que los oferentes de servicios de gestión y operación de aeronaves ejecutivas también están presentes en el mercado de comercialización de vuelos ejecutivos. Por otro lado, los titulares de las aeronaves incluidas en la flota del operador aéreo son demandantes tanto de servicios de gestión y operación de aeronaves como de servicios de vuelos ejecutivos.

<sup>11</sup>A título de ejemplo, el notificante informa del reciente cambio de operador del avión propiedad del [...] que ha pasado de estar gestionado por [...] a estarlo por [...], compañía con sede en Luxemburgo.

<sup>12</sup>El Reglamento (UE) No 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, en vigor desde el 28 de octubre del 2014, regula las operaciones de transporte aéreo comercial con aviones y helicópteros en el ámbito europeo. Incluye, entre otras, las obligaciones relativas a las inspecciones en pista de las aeronaves de operadores bajo la supervisión de seguridad operacional de otro Estado miembro cuando hayan aterrizado en aeródromos situados en el territorio sujeto a las disposiciones del Tratado. Además, este Reglamento establece normas detalladas sobre las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados de operadores de las aeronaves de los estados miembros.

- (45) En este sentido, los operadores que ofrecen vuelos ejecutivos no limitan su oferta a vuelos con salida o destino en el país en el que tienen matriculados sus aviones, operando a nivel internacional<sup>13</sup>.
- (46) Por otro lado, la propia operativa del mercado, mediante la comercialización de vuelos a través de plataformas *online* especializadas o *brókers*, determina que todos los operadores presentes en la Unión Europea compitan entre sí en la prestación de estos servicios.
- (47) Adicionalmente, el notificante destaca que no existen diferencias en los niveles de precios a nivel nacional, dado que la mayor parte de las compañías europeas cotizan sus vuelos en los mismos canales de comercialización, y que los estándares de calidad ofrecidos por los operadores presentes en la UE también son equivalentes.
- (48) Con independencia del carácter supranacional que presentan los mercados de operación de aeronaves ejecutivas y de aviación ejecutiva, esta Dirección de Competencia analizará el efecto de la presente operación en España. Para ello se considerara la operación de aeronaves ejecutivas matriculadas en España y los vuelos ejecutivos con origen o destino en España.

## **VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS**

### **VII.1. Estructura de la oferta**

#### **VII.1.1 Mercado de operación de aeronaves ejecutivas**

- (49) La oferta del mercado de operación de aeronaves ejecutivas está fundamentalmente constituida por compañías que cuentan con un Certificado de Operador Aéreo (“AOC”)<sup>14</sup> emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que les acredita para la prestación de la práctica totalidad de los servicios comprendidos en este mercado, incluyendo la comercialización de horas de vuelo de dichas aeronaves.
- (50) Tal es el caso de GESTAIR y EXECUTIVE AIRLINES que operan una flota constituida por [...] aeronaves ([...] propias y [...] de terceros) y [...] aeronaves ([...] propias y [...] de terceros) respectivamente.
- (51) Junto a dichos operadores existen en el mercado compañías que únicamente prestan ciertos servicios necesarios para el correcto funcionamiento de las aeronaves como la planificación de vuelos, el mantenimiento en línea o el *handling*. Estas compañías, si bien no cuentan con las acreditaciones necesarias para operar vuelos ejecutivos o para mantener la aeronavegabilidad, suponen una presión competitiva en el mercado, según el notificante.

---

<sup>13</sup> En este sentido, el notificante destaca que varios operadores que no cuentan con aviones matriculados en España realizan numerosos vuelos con origen y destino en nuestro país. Tal es el caso de NETJETS TRANSPORTES AÉREOS S.A. perteneciente a las compañías estadounidenses NETJET Inc y BERKSHIRE HATHAWAY y cuya base europea se encuentra en Lisboa, que tiene una presencia significativa en los vuelos con origen y destino en España a pesar de no contar con aviones matriculados en España.

<sup>14</sup> El AOC es un certificado que acredita que la compañía en cuestión posee la capacidad técnica y la organización necesaria para garantizar la operación de aeronaves en condiciones seguras para las actividades aeronáuticas especificadas en el mismo

- (52) Según estimaciones del notificante basadas en la base de datos de AMSTAT<sup>15</sup>, en 2014 el mercado de la operación de aeronaves ejecutivas matriculadas en España incluiría un total de [...] aviones, de los que [...] son aviones cuya titularidad corresponde a terceros<sup>16</sup>. El notificante señala la imposibilidad de aportar estimaciones mínimamente fiables en términos de facturación.
- (53) Según lo señalado anteriormente, GESTAIR opera [...] aeronaves de terceros, lo que representa el [0-10%] del mercado de la operación de aeronaves ejecutivas matriculadas en España<sup>17</sup>, mientras que EXECUTIVE AIRLINES presta dichos servicios a [...] aviones de terceros, lo que supone el [10-20%] del mercado<sup>18</sup>. La cuota resultante de la operación alcanzará el **[20-30%]** del mercado considerado.
- (54) El cuadro siguiente recoge las cuotas que los principales competidores de las partes presentan en el mercado de la operación de aeronaves ejecutivas matriculadas en España.

Mercado de la operación de aeronaves ejecutivas matriculadas en España. 2014		
Compañía	Aviones	Cuota
GESTAIR	[...]	[0-10%]
EXECUTIVE AIRLINES	[...]	[10-20%]
<b>GESTAIR + EXECUTIVE AIRLINES</b>	<b>[...]</b>	<b>[20-30%]</b>
TAG Aviación España	[...]	[10-20%]
AERODYNAMICS MÁLAGA	[...]	[0-10%]
CLIPPER NATIONAL AIR	[...]	[0-10%]
Grupo INAER	[...]	[0-10%]
EXCEL AIR	[...]	[0-10%]
Otros	[...]*	[60-70%]
<b>TOTAL</b>	<b>[...]</b>	<b>100%</b>

Fuente: Notificación

\*El notificante desconoce quién les presta las actividades de operación

### VII.1.1 Mercado de los servicios de aviación ejecutiva

- (55) La oferta del mercado de los servicios de aviación ejecutiva en España está constituido por operadores aéreos que además del AOC cuentan con una licencia de explotación concedida por AESA<sup>19</sup> que les autoriza a la prestación de vuelos ejecutivos.
- (56) Dadas las características de las aeronaves operadas en los vuelos ejecutivos la mayor parte de las compañías activas en este mercado poseen licencias de explotación tipo B, como es el caso de GESTAIR y EXECUTIVE AIRLINES. No obstante, algunos operadores aéreos que operan vuelos ejecutivos poseen

<sup>15</sup> Compañía estadounidense de estudios de mercado, especializada en aviación corporativa.

<sup>16</sup> El notificante en su cálculo ha eliminado las aeronaves propias de los principales operadores (TAG Aviación España EXCEL AIR, BESTFLY y el grupo INAER).

<sup>17</sup> Sería del [0-10%] si se incluyese la operación de sus propias aeronaves.

<sup>18</sup> Sería del [10-20%] si se incluyese la operación de sus propias aeronaves.

<sup>19</sup> La licencia de explotación es la autorización explícita que AESA concede a una compañía para el transporte aéreo de pasajeros, correo y carga, a cambio de remuneración o pago de alquiler, en las condiciones que figuren en la licencia. Existen 2 tipos de licencia: a) las **licencias de explotación tipo A** permiten la explotación de servicios de pasajeros, cargo y/o correo con aviones de cualquier peso, y/o cualquier número de asientos y b) las **licencias de explotación tipo B** se limitan a aviones de peso máximo al despegue inferior a 10 toneladas y/o menos de 20 asientos.



licencias tipo A que les permite operar aviones de mayor capacidad de pasajeros. En todo caso, el notificante señala que la principal diferencia entre dichas licencias es que la de tipo A requiere un mayor desarrollo del manual de operaciones de la compañía.

- (57) El notificante señala que en el mercado de los servicios de aviación ejecutiva conviven diferentes tipos de operadores, desde aquellos que ofrecen vuelos ejecutivos con un reducido número de aeronaves a aquellos que cuentan con flotas significativas, incluyendo aviones propios y de terceros. En su opinión, las características de los servicios prestados permite que los pequeños operadores con presencia eminentemente nacional compitan, incluso en los vuelos internacionales, con aerolíneas comerciales como LUFTHANSA, que operan sus propias flotas de aeronaves ejecutivas.
- (58) El notificante señala que existen aproximadamente 129 compañías que ofrecen vuelos ejecutivos en España, tanto de ámbito nacional (origen y destino en un aeropuerto español) como internacional (origen o destino en un aeropuerto español).
- (59) El notificante señala la dificultad para recabar información de los vuelos ejecutivos que parten de un aeropuerto español con destino a un aeropuerto internacional y viceversa, por lo que en sus estimaciones del mercado solo incluirá datos de vuelos nacionales. Para ello, el notificante ha utilizado información procedente de la base de datos de AENA, que refleja el número total de despegues y aterrizajes correspondientes a vuelos ejecutivos con origen y destino en aeropuertos españoles.
- (60) En relación a dicha base de datos, el notificante señala que la información obtenida difiere si la gestión de los datos se realiza de forma manual o si se emplean los filtros que la propia base incluye, por lo que aportara ambas informaciones.
- (61) En el caso de seleccionar individualmente los datos incluidos en la base de AENA, la cuota de GESTAIR ascendería al [0-10%] del mercado de los servicios de aviación ejecutiva nacional (vuelos con origen y destino en España), según número de operaciones (despegues y aterrizajes) realizados en 2014. La cuota de EXECUTIVE AIRLINES ascendería al [10-20%], por lo que la cuota resultante de la operación ascendería al **[20-30%]** del mercado considerado<sup>20</sup>.
- (62) En el caso de utilizar los propios filtros de la base de AENA, GESTAIR tendría el [0-10%] del mercado y EXECUTIVE AIRLINES el [10-20%], por lo que la cuota ascendería al **[20-30%]** del mercado de los servicios de aviación ejecutiva nacional según número de operaciones (despegues y aterrizajes) realizados en 2014<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> Incluyendo helicópteros, siendo del [20-30%] si se excluyeran los vuelos en dichas aeronaves (GESTAIR el [0-10%] y EXECUTIVE AIRLINES el [10-20%]).

<sup>21</sup> Incluyendo helicópteros, siendo del [30-40%] si se excluyeran esas aeronaves (GESTAIR el [10-20%] y EXECUTIVE AIRLINES el [10-20%]).

- (63) Es preciso recordar que dichos datos representan el escenario más restrictivo posible, dado que únicamente tienen en cuenta los vuelos que tuvieron tanto su origen como su destino en España, diluyéndose de esta forma la importancia relativa de los operadores internacionales sin base en España, que tienen un peso relativo más importante en los vuelos con componente internacional.
- (64) El cuadro siguiente recoge las cuotas que los principales competidores de las partes presentan en el mercado de los servicios de aviación ejecutiva nacional (vuelos con origen y destino en España), según operaciones realizadas en 2014 utilizando los filtros de la base de AENA

Mercado de la aviación ejecutiva nacional . 2014		
Compañía	Operaciones	Cuota
GESTAIR	[...]	[0-10%]
EXECUTIVE AIRLINES	[...]	[10-20%]
<b>GESTAIR + EXECUTIVE AIRLINES</b>	<b>[...]</b>	<b>[20-30%]</b>
Grupo INAER	[...]	[10-20%]
NETJETS TRANSPORTES AÉREOS	[...]	[10-20%]
PRIVIUM	[...]	[0-10%]
TAG Aviación España	[...]	[0-10%]
BESTFLY	[...]	[0-10%]
CLIPPER NATIONAL AIR	[...]	[0-10%]
AERONAVES DEL NOROESTE	[...]	[0-10%]
Otros	[...]	[10-20%]
TOTAL	[...]	100%

Fuente: Notificación

- (65) Entre los principales operadores se encuentran:
- INAER, grupo español propiedad del operador británico BABCOCK INTERNATIONAL GROUP PLC, que cuenta con una flota de 4 aviones. Además de la comercialización de vuelos ejecutivos ofrece determinados servicios de vuelos especiales, incluyendo el traslado de órganos, la vigilancia aérea o vuelos de emergencia médica y protección civil. Adicionalmente, ofrece servicios de mantenimiento de helicópteros y aviones.
  - NETJETS TRANSPORTES AÉREOS tiene sede en Portugal y pertenece a las compañías estadounidenses NETJET INC y BERKSHIRE HATHAWAY. Su flota incluye más de 150 aeronaves que operan vuelos ejecutivos en Europa, África y Oriente Medio. A través de EXECUTIVE JET MANAGEMENT ofrece servicios de gestión de aeronaves, servicios de consultoría y planificación.
  - TAG Aviación España pertenece al grupo TAG con sedes europeas en Suiza, Inglaterra y España. En España cuenta con una flota de 14 aeronaves y a nivel europeo con más de 50 aeronaves. También ofrece servicios de *handling*, gestión de aeronaves, mantenimiento en línea y mantenimiento en base (no en España sino en otros centros de Europa).

## VII.2. Demanda, canales de distribución y precios

- (66) La demanda del mercado de **operación de aeronaves ejecutivas** está constituida por grandes empresas y particulares propietarios de aeronaves que, por razones de especialización técnica, falta de soporte y medios técnicos propios confían a un tercero la operación de sus aviones. Estos servicios les

permiten asegurar el correcto estado de sus aviones y la disponibilidad de los mismos para realizar vuelos cuando sea necesario, así como comercializar horas de vuelo en su aeronave si así lo deciden.

- (67) El notificante señala que los titulares de las aeronaves no tienen grandes dificultades para cambiar el operador que les preste dichos servicios. Por lo general, los contratos suscritos entre los titulares de las aeronaves y los operadores suelen ser de un año y suelen reconocer a las partes la capacidad de resolución, bajo la única condición de que medie un preaviso de entre uno y dos meses.
- (68) En este sentido, el notificante destaca que el cambio únicamente supone el pago de la tasa de modificación del operador AOC, que el operador aéreo normalmente les repercute al entrar en su flota y que supone aproximadamente 5.000 euros, importe poco significativo en este sector (una hora de vuelo suele tener un coste superior a ese importe)<sup>22</sup>.
- (69) Esta circunstancia refleja una cierta volatilidad de la posición de los operadores en el mercado de la operación de aeronaves ejecutivas, según el notificante.
- (70) En cuanto a los **servicios de aviación ejecutiva**, la demanda está formada por particulares con un alto poder adquisitivo o empresas que para sus viajes de negocios requieren un servicio de vuelo flexible y de calidad, para lo que están dispuestos a pagar un mayor precio del que resultaría utilizar un vuelo regular.
- (71) Los demandantes de estos servicios son libres de contratar vuelos con la operadora aérea que deseen<sup>23</sup>, por lo que su grado de fidelidad es pequeño.
- (72) A estos efectos, el notificante señala que la comercialización de vuelos ejecutivos se realiza directamente, a través de la propia fuerza de ventas de los operadores aéreos, e indirectamente, a través de plataformas *online* especializadas como AVINODE, que son utilizados por los *brokers* para la consulta de disponibilidad y precios. Los *brokers* juegan un papel importante de intermediación en el proceso de comercialización de vuelos ejecutivos.
- (73) En cuanto a los precios, la heterogeneidad de los servicios prestados y el hecho de tratarse de un servicio personalizado dificulta determinar el nivel de precios practicados. Estos varían enormemente en función de tipo de avión y su capacidad, la distancia del trayecto, el tiempo de espera de la tripulación, etc.

### VII. 3. Barreras a la entrada y competencia potencial

- (74) Para la prestación de los servicios incluidos en los mercados de operación de aeronaves ejecutivas y de aviación ejecutiva es necesario contar con ciertas acreditaciones concedidas por la autoridad competente de los Estados miembros, AESA en el caso de España, fundamentalmente el AOC y una licencia de explotación.

---

<sup>22</sup> El cambio se dilataría durante el tiempo que el nuevo operador necesite para incorporar el avión a su AOC, lo que no supone un coste directo, según el notificante.

<sup>23</sup> Salvo en el muy excepcional caso de que tengan contratado un paquete de horas con un operador que les imponga exclusividad so pena de una multa, según el notificante.

- (75) El AOC acredita que la compañía en cuestión posee la capacidad técnica y la organización necesaria para garantizar la seguridad de las operaciones que en él se especifiquen (cuestiones de índole operativa), mientras que la licencia de explotación que permite la prestación de servicios aéreos, está principalmente vinculada a la capacidad económico-financiera del operador al objeto de garantizar su solvencia económica<sup>24</sup>.
- (76) El notificante señala que dichas autorizaciones se obtienen una vez cumplidos los requisitos técnicos y financieros previstos en la normativa, no constituyendo barreras sustanciales de acceso a dichos mercados. Adicionalmente el notificante destaca que estas acreditaciones son válidas para todo la UE, lo que permite que cualquier operador aéreo que cuente con acreditaciones emitidas en otro estado miembro pueda prestar dichos servicios en España.
- (77) En relación a las inversiones necesarias para desarrollar las actividades de operación de aeronaves ejecutivas y de aviación ejecutiva, el notificante destaca que solamente una parte de la flota que los operadores aéreos gestionan es de su propiedad, perteneciendo la mayor parte a terceros titulares. Esta circunstancia facilita el acceso a dichos mercados.
- (78) Tampoco existen limitaciones vinculadas a la creación de redes de distribución dada la importancia que en la comercialización de vuelos ejecutivos tienen las plataformas *online* y los *brókers*.

### **VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN**

- (79) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de EXECUTIVE AIRLINES, S.L.U. por parte del gestor de fondos NAZCA.
- (80) La operación supondrá el fortalecimiento de la presencia de NAZCA en el sector la aviación ejecutiva, en el que se encuentra presente a través de GESTAIR, haciéndose con una cuota del [20-30%] del mercado de la operación de aeronaves ejecutivas matriculadas en España y del [20-30%] del mercado de los servicios de aviación ejecutiva nacional (vuelos con origen y destino en España), según datos de operaciones realizadas en 2014 obtenidos de la base de datos de AENA, utilizando sus propios filtros. Este último es el escenario más restrictivo posible al no considerar los vuelos internacionales con origen o destino España.
- (81) Se trata de mercados de ámbito europeo en los que existe un importante número de operadores que gestionan flotas significativas de aeronaves y que ofrecen servicios de operación y de comercialización de vuelos ejecutivos a nivel internacional.
- (82) Junto a ello es preciso destacar el poder de la demanda, que en un caso (operación de aeronaves) no tiene grandes dificultades para cambiar el operador que preste dichos servicios a sus aeronaves y que, en el otro (aviación ejecutiva) puede contratar vuelos con la operadora aérea que desee.

---

<sup>24</sup> Previamente el operador tendrá que disponer de un AOC válido.

(83) A la vista de lo anterior, no cabe esperar que la operación notificada vaya a suponer un obstáculo a la competencia efectiva en los mercados analizados, por lo que es susceptible de ser aprobada en primera fase sin compromisos.

## **IX. PROPUESTA**

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