

ES

***Asunto n° COMP/M.5364
IBERIA / VUELING / CLICKAIR***

El texto en lengua española es el único disponible y auténtico

**REGLAMENTO (CE) n° 139/2004
SOBRE LAS CONCENTRACIONES**

**ARTÍCULO 6(1)(b) Y ARTÍCULO 6(2)
NO OPOSICIÓN
Fecha: 09/01/2009**

***En formato electrónico en el sitio web EUR-Lex por número
de documento 32009M5364***



Bruselas, 09/01/2009

SG-Greffe(2009) D/60
C(2009)103

En la versión pública de la decisión, se omite determinada información en virtud del artículo 17 (2) del Reglamento del Consejo (CE) No 139/2004 relativo a la no divulgación de secretos de negocios y otra información confidencial. Las omisiones se indican con [...]. Si es posible, la información omitida se reemplaza por rangos de cifras o por una

VERSION PÚBLICA

PROCEDIMIENTO
CONCENTRACIONES
DECISIÓN ARTÍCULO 6(1)(b)
Y ARTÍCULO 6(2)

A la parte notificante:

Muy Sres. nuestros,

**Asunto: Caso N° COMP/M.5364 – Iberia/ Vueling/ Clickair
Notificación de 11 de noviembre de 2008 conforme al Artículo 4 del
Reglamento N° 139/2004 del Consejo¹**

I. INTRODUCCIÓN

1. El 11 de noviembre de 2008, la Comisión recibió una notificación de una propuesta de concentración por la cual la empresa Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. ("Iberia", España) adquiere, en el sentido del artículo 3(1)(b) del Reglamento del Consejo, control exclusivo de las empresas Vueling Airlines, S.A. ("Vueling", España) y Clickair, S.A. ("Clickair", España) mediante el intercambio y adquisición de acciones.

II. LAS PARTES

Iberia

2. Iberia es una compañía de transporte aéreo constituida el 28 de junio de 1927. Su actividad se centra en el transporte aéreo de pasajeros y mercancías, el mantenimiento de aviones y la asistencia en aeropuertos (*handling*).

¹ OJ L 24, 29.1.2004 p. 1.

3. La principal actividad de Iberia es el transporte aéreo de pasajeros, siendo ésta una compañía aérea de red (*network carrier*), es decir, que alimenta su hub dirigiendo el tráfico aéreo hacia el mismo para redistribuirlo posteriormente a través de conexiones hacia otros destinos. Actualmente Iberia dispone de 128 aeronaves, destinadas a vuelos de corto, medio y largo recorrido, con un total de 108 rutas. En 2007, Iberia transportó alrededor de 26,8 millones de pasajeros. Iberia es miembro de la alianza global Oneworld², que constituye una red mundial que sirve más de 600 destinos en 130 países.
4. La Dirección de Carga de Iberia (Iberia Cargo) gestiona el transporte de carga y correo que la compañía realiza en las bodegas de los aviones de vuelos regulares, complementado con aviones cargueros y camiones.
5. La Dirección General de Mantenimiento e Ingeniería de Iberia (Iberia Mantenimiento) se encarga de realizar las revisiones y reparaciones de aviones, motores y componentes de la propia aerolínea y de los de un centenar de clientes de todo el mundo.
6. La Dirección General de Aeropuertos de Iberia (Iberia Handling) es un operador de *handling* responsable de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos españoles (asistencia a pasajeros, equipajes, aviones y carga), tanto a terceras compañías como a Iberia. Está presente en la mayoría de los aeropuertos españoles.
7. En la actualidad, Iberia es una compañía privada que cotiza en la Bolsa española y forma parte del Ibex 35.
8. En mayo de 1997, Iberia firmó un Acuerdo de Franquicia exclusiva con Air Nostrum por un periodo de [...] que se ha venido renovando desde entonces. Air Nostrum es una empresa de transporte aéreo constituida el 23 de mayo de 1994. Es una compañía de aviación regional en España, de capital 100% privado (Grupo Nefinsa), que opera 120 rutas y transporta aproximadamente 5,2 millones de pasajeros anuales. A través del acuerdo de franquicia los vuelos de Air Nostrum pasaron a ser comercializados por Iberia y se integraron en su red y en la Alianza Oneworld. Air Nostrum se presenta en el mercado como *Iberia Regional Air Nostrum*. El acuerdo de franquicia ha permitido a Air Nostrum incrementar su número de pasajeros de conexión y aportar a Iberia pasaje a su centro de distribución de tráfico en Madrid.
9. Conforme al acuerdo de franquicia, Air Nostrum opera una red de vuelos complementaria a la de Iberia de modo exclusivo y como parte de la red de Iberia. Sus servicios se operan bajo el código y número de vuelo comercial de Iberia y sus vuelos son comercializados íntegramente por Iberia. Air Nostrum debe utilizar las marcas propiedad de Iberia y adecuar su imagen y diseño de servicio a los estándares utilizados por Iberia. La programación de vuelos de Air Nostrum se realiza de común acuerdo

² La Alianza Oneworld fue fundada el 1 de febrero de 1999 por American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Canadian Airlines, Iberia y Qantas. En el año 2007 se incorporaron tres aerolíneas más: Japan Airlines, Malév y Royal Jordanian. Los actuales miembros de la Alianza son: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines (JAL), LAN Airlines, Malév Hungarian, Qantas, y Royal Jordanian. Además de los miembros de Oneworld, la Alianza dispone de 26 aerolíneas afiliadas que brindan servicios regionales en asociación con los miembros de la Alianza. Las diez compañías miembro y sus afiliadas constituyen una red mundial que sirve más de 700 destinos en más 150 países.

por Iberia y Air Nostrum. Air Nostrum debe abonar una comisión de franquicia a Iberia en concepto de promoción, distribución, venta e imagen de Iberia. Al ser Air Nostrum franquicia de Iberia y al estar integrado su programa de vuelos en el de Iberia, la presente decisión toma en consideración las actividades de esta compañía a los efectos del análisis competitivo de la transacción.

Clickair

10. Clickair es una compañía aérea de bajo coste³ con sede y base de operaciones en el aeropuerto de El Prat de Barcelona, donde tiene el punto de partida y destino de la mayor parte de sus rutas. Clickair ofrece servicios de transporte aéreo regular de pasajeros desde octubre de 2006, y está especializada en vuelos regulares de corto y medio radio. Su actividad se centra en el mercado doméstico español y en el mercado europeo, aunque también opera rutas con destinos a varias ciudades del norte de África. Sirve un total de 49 rutas.
11. Su flota está formada por 18 aeronaves. En 2007 Clickair transportó a 4,5 millones de pasajeros.
12. Clickair no realiza actividades de asistencia en tierra (*handling*) ni de mantenimiento, externalizando dichas actividades a Iberia en aeropuertos donde está presente Iberia y a otras compañías en el resto. Clickair tampoco realiza actividades de transporte de mercancías.
13. Iberia posee el 20% de las acciones de Clickair pero no la controla. Otros cuatro accionistas poseen cada uno el 20% del capital social y derechos de voto de Clickair.⁴
14. En julio de 2006, Clickair firmó un Acuerdo de Código Compartido con Iberia en modalidad *free sale* por un período de [...] años. Conforme a dicho acuerdo, Iberia comercializa con su propio código y número de vuelo parte de las plazas ofertadas en los vuelos operados por Clickair en ciertas rutas (son los denominados billetes de Iberia con código IB 5000). Dicha comercialización supone aproximadamente un [30-40%] del total de las plazas ofertadas por Clickair en sus vuelos. Iberia debe abonar a Clickair por cada billete vendido el precio fijado por Clickair, con independencia del precio final que Iberia cargue al pasajero que vuela con su código en un vuelo operado por Clickair. Por el acuerdo no se transfiere licencia alguna para el uso de marcas.

Vueling

15. Vueling es una compañía aérea de bajo coste⁵ que opera principalmente desde sus dos bases ubicadas en el aeropuerto de El Prat de Barcelona, donde también tiene su sede, y en el aeropuerto de Madrid-Barajas. La principal actividad de Vueling es el transporte aéreo regular de pasajeros, operando vuelos regulares de corta y media

³ Las particularidades del modelo de negocio de bajo coste de Clickair se describen en el apartado 82.

⁴ En la actualidad los accionistas de Clickair son Iberostar Hoteles y Apartamentos, S.L., Agrolimen Inversiones S.C.R., S.A. (entidad española de capital riesgo que forma parte del Grupo Quercus), Cobra Ingeniería de Montajes, S.A., Nefinsa e Iberia.

⁵ Las particularidades del modelo de negocio de bajo coste de Vueling se describen en el apartado 82.

distancia entre las principales ciudades españolas y varios destinos de Europa Occidental y del Sur. Sirve un total de 56 rutas.

16. En 2007 Vueling tenía una media de 20 aeronaves y transportó a 6,2 millones de pasajeros. Accesoriamente, Vueling ofrece como complemento a sus vuelos la posibilidad de tramitar reservas de hotel, alquileres de vehículos y contratación de seguros de viaje, actuando por tanto como mero intermediario.
17. Vueling comenzó a ofrecer servicios de carga en marzo de 2008.
18. Vueling no comercializa servicios de mantenimiento y técnicos [...]. Vueling tiene su propio servicio de asistencia en tierra (*auto-handling*) en los aeropuertos de El Prat de Barcelona, Ibiza, Valencia, Menorca, Jerez y Granada, siendo éste un servicio de uso exclusivo en régimen de autoservicio sin prestar servicios a terceros. En los otros aeropuertos en los que opera, Vueling contrata los servicios de otras compañías de *handling*.
19. Las acciones de Vueling cotizan en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, perteneciendo el 26,840% de su capital social a la sociedad Inversiones Hemisferio, S.L. y el resto a numerosos accionistas (*free float*).

III. LA OPERACIÓN

20. El 7 de julio de 2008, Vueling, Clickair, Inversiones Hemisferio, S.L., Iberia y Nefinsa, S.A. firmaron un contrato marco de integración de Clickair y Vueling. En dicho contrato se acordó que la integración de ambas compañías será instrumentada como una fusión por absorción de Clickair por Vueling con extinción de la primera y la transmisión en bloque de su patrimonio social a Vueling. Una vez se ejecute el contrato marco, Iberia adquirirá control sobre la entidad resultante de la fusión entre Clickair y Vueling.
21. En concreto, la operación consiste en una serie de transacciones jurídicas que son de carácter unitario y que tienen como resultado conferir en última instancia a Iberia el control económico, directo o indirecto, de la actividad de Clickair y Vueling. Dichas transacciones están vinculadas *de iure*, puesto que los acuerdos están vinculados por condicionalidad mutua por lo que si Clickair no se fusiona con Vueling, Iberia no adquiriría control sobre Clickair ni sobre la entidad resultante.
22. Las transacciones jurídicas interdependientes que en su conjunto dan lugar a la concentración⁶ pueden resumirse como sigue:
 - (i) una reestructuración en el accionariado de Clickair por la que Iberia adquirirá un 60% adicional del capital de Clickair;
 - (ii) una fusión entre Vueling y Clickair que dará lugar a "Nueva Vueling";
 - (iii) puesto que Iberia tendrá el 80% de Clickair en el momento de la fusión, ello le otorgará el 45,8% de la entidad resultante.

⁶ Véanse los apartados 38 a 44 de la Comunicación Consolidada de la Comisión sobre cuestiones jurisdiccionales en materia de competencia (DO C 95, 16.4.2008, p. 1).

IV. CONCENTRACIÓN

23. Como se ha indicado, tras la concentración Iberia poseerá el 45,8% del capital de la entidad resultante de la fusión de Clickair y Vueling⁷ (Nueva Vueling).
24. Iberia tendrá 4 consejeros (sobre un total de 12) y, por tanto, una presencia minoritaria en el Consejo de Nueva Vueling. Los accionistas no han celebrado ningún acuerdo para ejercer de forma común su derecho de voto. Así pues, en principio ningún accionista controlará a Nueva Vueling *de iure*. Sin embargo, dado el nivel de participación de Iberia en el capital de Nueva Vueling y en vista del índice de asistencia de los accionistas dispersos (*free float*) a las Juntas Generales de Vueling en los últimos tres años⁸, es muy probable que Iberia logre una mayoría estable de voto en las reuniones de accionistas. Debe por lo tanto considerarse que Iberia controlará *de facto* a Nueva Vueling⁹.
25. La operación notificada constituye por consiguiente una concentración en el sentido del artículo 3 del Reglamento de concentraciones.

V. DIMENSIÓN COMUNITARIA

26. El conjunto de las empresas afectadas realiza un volumen de negocios total a escala mundial de más de 5.000 millones de EUR¹⁰ (Iberia 5.522 millones de EUR¹¹; Clickair 246 millones de EUR; Vueling 362 millones de EUR). Al menos dos de dichas empresas realizan individualmente un volumen de negocios total a escala comunitaria superior a los 250 millones de EUR (Iberia [...] millones de EUR; Vueling [...] millones de EUR), pero solamente dos de ellas, Iberia y Clickair, realizan más de dos tercios de su volumen de negocios total comunitario en un mismo Estado miembro (España). Por su parte, Vueling realiza en España menos del 66% de su volumen de negocios total comunitario. La operación notificada tiene por lo tanto dimensión comunitaria.

⁷ Aparte de Iberia, Hemisferio (actualmente el accionista principal en Vueling) tendrá una participación del 13% al 15% en Nueva Vueling y Nefinsa (actualmente uno de los accionistas principales en Clickair) poseerá el 4,15% de su capital. Por último, entre el 35,05% y el 37,05% del capital social de Nueva Vueling será *free float*.

⁸ Véase el apartado 59 de la Comunicación Consolidada de la Comisión sobre cuestiones jurisdiccionales en materia de competencia (DO C 95, 16.4.2008, p. 1).

⁹ El índice de asistencia de los accionistas dispersos (*free float*) a las Juntas Generales de Vueling en las últimas tres reuniones ha sido, respectivamente, el 43,05%, el 24,01% y el 10,95% (siendo así el índice medio de asistencia el 26,88%). Dada la participación futura de Iberia en Nueva Vueling y, asumiendo que el índice de asistencia de los accionistas dispersos seguirá siendo similar y que los accionistas principales estarán presentes, los accionistas que participen en la Junta General representarían alrededor del 74,5% del capital total. Puesto que para alcanzar la mayoría se requeriría el 37,3% de total de acciones, Iberia, con una participación del 45,8%, tendría *de facto* la mayoría de los derechos de voto en Nueva Vueling.

¹⁰ Volumen de negocios calculado de conformidad con el artículo 5(1) del Reglamento de concentraciones y la Comunicación Consolidada de la Comisión sobre cuestiones jurisdiccionales. La Notificante utilizó varios criterios aceptados en asuntos anteriores para atribuir geográficamente el volumen de negocios. La concentración tiene dimensión comunitaria de acuerdo con todos ellos.

¹¹ La Notificante no incluyó la facturación de Air Nostrum en la de Iberia dado que la primera es una compañía independiente en la que Iberia no tiene participación accionarial alguna.

VI. MERCADOS DE REFERENCIA

27. En vista de las actividades de las Partes y de los solapamientos entre las mismas, la concentración notificada afecta primordialmente al mercado del transporte aéreo regular de pasajeros. En el ámbito del transporte de carga, en el que Vueling comenzó a operar en marzo de 2008, se produce un solapamiento marginal entre las actividades de Iberia y Vueling¹².
28. Además, la operación afecta verticalmente al mercado de asistencia en tierra en aeropuertos o *handling* en ocho aeropuertos españoles.¹³

Transporte regular de pasajeros

29. La Comisión ha considerado en asuntos anteriores que el mercado de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros constituye un mercado distinto del mercado de servicios de transporte aéreo de pasajeros en vuelos "charter", es decir, mediante esencialmente la venta de billetes de avión a tour-operadores.¹⁴ En este último, el solapamiento entre las actividades de las Partes es marginal¹⁵.

1. Punto de origen/punto de destino ("O&D")

30. En el ámbito de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros la Comisión ha considerado que la definición de mercado de producto y geográfica debía basarse en el enfoque "punto de origen/punto de destino" ("O&D" en sus siglas en inglés).¹⁶ Conforme a este enfoque, debe considerarse que cada combinación de un punto de origen y un punto de destino constituye un mercado de producto y geográfico distinto desde el punto de vista de la demanda.
31. Sin embargo, la Comisión ha considerado asimismo varios factores que pueden conducir a una definición más amplia o restrictiva del mercado, tales como:
- la posible sustitución de los vuelos directos por vuelos indirectos;
 - la existencia de medios de transporte alternativos;
 - la posible existencia de pasajeros sensibles al tiempo y pasajeros no sensibles al tiempo;

¹² Cuota combinada inferior al [0-5%].

¹³ Los mercados relativos al *handling* se describen en la sección VII-D (Efectos verticales).

¹⁴ Véase M.4439 *Ryanair/Aer Lingus*, M3770 *Lufthansa/Swiss*, M.3280 *Air France/KLM*, M.2041 *United/US Airways* y M.2672 *SAS/Spanair*.

¹⁵ El solapamiento entre las actividades de las Partes es marginal en todos los países en los que operan, incluido España, país en el que las cuotas serían, según las estimaciones de las Partes, las siguientes: Iberia [10-20%], Air Nostrum [0-5%], Clickair [0-5%] y Vueling [0-5%].

¹⁶ Véase M.3280 *Air France/KLM*; M.3770 *Lufthansa/Swiss*. Véase asimismo Asunto 66/86 *Ahmed Saeed Flugreisen y Otros v Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs* (1989) ECR 803; Asunto T-2/93 *Air France v Comisión* (1994) ECR II-323; Asunto T-177/04 *easyJet v Comisión* (2006) ECR II-1913.

- la existencia de áreas de captación constituidas por varios aeropuertos que puedan considerarse sustituibles desde el punto de vista de la demanda y que puedan por ello formar parte del punto de origen o del punto de destino.

2. Sustituibilidad entre vuelos directos y vuelos indirectos

32. Todas las compañías afectadas por la operación ofrecen servicios punto a punto, pero Iberia, por ser una compañía de red, ofrece además vuelos indirectos. Por otro lado, como se verá en el análisis competitivo de las rutas afectadas por la operación, las rutas en las que la operación genera serias dudas son todas ellas de corto alcance.
33. La Comisión ha concluido en asuntos precedentes que, en rutas de corto alcance, los vuelos indirectos y los vuelos directos no son sustitutivos.¹⁷
34. La Notificante considera que en este caso tampoco hay sustituibilidad entre vuelos directos e indirectos. Los resultados de la investigación de mercado llevada a cabo por la Comisión en este asunto lo confirman. En efecto, una gran mayoría de las respuestas indica que un pequeño incremento permanente de los precios relativos del 5-10% no justificaría la opción de tomar un vuelo indirecto. Ello es debido al tiempo y a los riesgos añadidos que requiere una conexión, los cuales implicarían un coste más elevado que la diferencia de precio en el billete.¹⁸
35. A la luz de estos resultados debe concluirse que, a los efectos de la presente decisión, los vuelos indirectos no pueden considerarse una alternativa adecuada a los vuelos directos y que no deben por ello incluirse en el mismo mercado de producto y geográfico que los vuelos directos de corto alcance.

3. Ruta Barcelona-Madrid: sustituibilidad con el AVE

36. La Notificante alega que el tren de alta velocidad (AVE) supone una alternativa real al transporte aéreo en la ruta Barcelona-Madrid. Al analizar si el AVE constituye un posible sustituto al transporte aéreo en dicha ruta deben compararse factores tales como la frecuencia de servicios, el tiempo total de viaje y el precio de los medios de transporte alternativos.
37. Según la Notificante, Renfe, el operador ferroviario español, ofrece actualmente 26 frecuencias diarias en cada sentido de la ruta. La duración del trayecto oscila entre las 2 horas y 38 minutos de centro a centro de ciudad en la modalidad “Directo Express” y las 2 horas y 57 minutos en caso de parada intermedia en Zaragoza. En cuanto al precio, Renfe ofrece la tarifa “puente-AVE”, que implica un billete abierto, sin fecha ni tren determinado, con validez para un año y que no exige confirmación de horario y plaza hasta el momento del acceso al tren, así como precios reducidos en caso de reserva anticipada similares a los precios más económicos de los billetes de avión ofrecidos por líneas aéreas de bajo coste. Renfe ofrece asimismo descuentos por edad, grupos, reserva anticipada y conexión aérea. La información proporcionada por la Notificante pone igualmente de manifiesto que las frecuencias de servicios, los precios

¹⁷ M.3770 *Lufthansa / Swiss*; M.3280 *Air France / KLM*; M.4439 *Ryanair /Aer Lingus*; M.3940 *Lufthansa / Eurowings*.

¹⁸ Respuesta a las cuestiones 11 y 12 del cuestionario de 14 de noviembre de 2008.

y el tiempo total de viaje del AVE y los servicios operados por Iberia y Vueling en la ruta Barcelona-Madrid son comparables.

38. Según Renfe, el crecimiento de la demanda ferroviaria en el caso de la conexión punto a punto Barcelona-Madrid creció un 242% en el primer mes de servicio del AVE respecto al mismo periodo de 2007¹⁹. La Notificante estima que, considerando al AVE como una alternativa adecuada al transporte aéreo en esta ruta, el AVE alcanzó una cuota de mercado del [40-50%] en septiembre de 2008, seguido de Iberia con un [20-30%].
39. Los resultados de la investigación de mercado llevada a cabo por la Comisión confirman que el AVE ejerce una presión competitiva muy importante sobre el transporte aéreo en la ruta Barcelona-Madrid. Así, aunque algunos participantes expresan una preferencia por la flexibilidad que ofrece el puente aéreo operado por Iberia, una gran mayoría de los participantes considera que el AVE puede sustituir al servicio aéreo en dicha ruta. Los factores mencionados en apoyo de dicha opinión son, por ejemplo, la comparabilidad entre el tiempo total de viaje, el confort del servicio ferroviario, el acceso directo al centro de la ciudad o la celeridad en los procedimientos de registro.
40. En vista de los resultados de la investigación de mercado, debe concluirse que, a los efectos del presente caso, el servicio del AVE constituye un sustituto del servicio de transporte aéreo regular en el mercado de producto y geográfico en la ruta Barcelona-Madrid.²⁰

4. Rutas Valencia-Ibiza y Alicante-Ibiza: sustitubilidad del ferry

41. La Notificante argumenta que el servicio de ferry entre Valencia e Ibiza y Alicante e Ibiza constituye un sustituto perfecto del servicio de transporte aéreo en estas dos rutas en atención primordialmente a dos factores: tiempo y precio.
42. La Notificante alega en primer lugar que el tiempo total de viaje por ferry es extremadamente competitivo puesto que los tiempos de registro y salida quedan reducidos al mínimo en comparación con el transporte aéreo. La Notificante añade que, en el caso de Valencia, el servicio de transporte se realiza desde el centro de la ciudad, lo cual permite ahorrar mucho tiempo.
43. Sin embargo, la información proporcionada por la Notificante y la investigación de la Comisión, no confirman la competitividad del ferry respecto del transporte aéreo en cuanto al tiempo se refiere. En el caso de la ruta Valencia-Ibiza, el tiempo total de viaje para los dos tipos de transporte es, según la Notificante, el siguiente: 225 minutos para el ferry y 180 minutos para el transporte aéreo. En el caso de la ruta Alicante-Ibiza, el tiempo total de viaje para los dos tipos de transporte es, según la Notificante, el siguiente: 205 minutos para el ferry y 175 minutos para el transporte aéreo. Ahora bien, debe señalarse que, según la Notificante, el tiempo de registro en el caso del transporte aéreo sería de 60 minutos mientras que en el caso del ferry sería solamente

¹⁹ Nota de prensa de Renfe de 26 de marzo de 2008; www.renfe.es.

²⁰ Esta conclusión es sin perjuicio de la cuestión distinta de si el servicio de transporte aéreo puede considerarse un sustituto del servicio de transporte ferroviario en esta ruta.

de 10 minutos. Igualmente, el tiempo de salida del aeropuerto sería de 30 minutos, mientras que el tiempo de salida del puerto sería de sólo 10 minutos. La Notificante también considera únicamente los ferrys más rápidos, aunque también operan en esta ruta ferrys más lentos. Respecto a la ruta Alicante-Ibiza, debe indicarse que el ferry tiene su punto de origen en Denia, ciudad situada a unos 90 km o 45 minutos de Alicante. Además, el hecho de que deba conducirse casi una hora para llegar al punto de origen del servicio actúa como elemento disuasorio para una posible sustituibilidad entre ambos servicios.

44. Respecto al precio del servicio, la Notificante proporciona información tarifaria relativa a diciembre 2008 pues las tarifas de verano no están disponibles todavía. La Notificante alega que las tarifas para el servicio de ferry son aproximadamente un 50% más económicas que las del servicio aéreo, aunque dicha alegación, que se hace de modo muy genérico, considera las tarifas del servicio de ferry de invierno. Puesto que la misma Notificante argumenta que las dos rutas afectadas son de temporada y atraen a un público vacacional, la Comisión considera que cualquier comparación con los precios del servicio de ferry debería llevarse a cabo a la luz de las tarifas de verano.
45. En vista de que, incluso en el supuesto más optimista, el tiempo del servicio de transporte por ferry en ambas rutas es significativamente superior al tiempo que requiere el servicio aéreo, y que la información disponible relativa a los precios (invierno) no puede considerarse un parámetro válido para determinar si el servicio aéreo y el de ferry son sustitutivos en rutas que atraen a un público vacacional, la Comisión concluye que, a los efectos de la presente decisión, no puede considerarse que el ferry constituya un sustituto del transporte aéreo en las rutas Valencia-Ibiza y Alicante-Ibiza.

5. Pasajeros sensibles al tiempo y pasajeros no sensibles al tiempo

46. En asuntos anteriores la Comisión concluyó, a la luz de consideraciones relativas a la oferta y la demanda, que era necesario distinguir entre pasajeros sensibles al tiempo y pasajeros no sensibles al mismo, concluyendo que los aeropuertos secundarios no eran sustituibles para los primeros.²¹
47. La Notificante alega que la distinción entre estos dos grupos de pasajeros no tiene sentido a los efectos de la operación notificada en vista de las características de las empresas afectadas por la operación. La Notificante argumenta que, en asuntos anteriores, los pasajeros que viajaban con billetes sin restricciones se correspondían normalmente con los pasajeros sensibles al tiempo y el resto con los pasajeros no sensibles al tiempo. Sobre esta base Iberia podría distinguir entre estas dos categorías de pasajeros, pero sólo respecto de sus propios pasajeros. Por su parte, Clickair y Vueling no aplican tarifas distintas a pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo, puesto que su estructura tarifaria es mucho más sencilla y sólo ofrecen billetes de ida restringidos. La Notificante afirma que no es posible para estas compañías distinguir entre pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo ya que todos sus pasajeros pagan una misma tarifa con independencia del motivo de su viaje. La Notificante añade que, hasta fechas muy recientes, ni Clickair ni Vueling habían ofertado tarifas sin restricciones

²¹ M.3280-Air France/KLM

típicas de una aerolínea de red y que, en cualquier caso, éstas tienen muy poca relevancia.

48. Según la Notificante ello resulta en que, a los efectos del análisis de la presente operación, no es adecuado ni posible distinguir entre pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo y en que, puesto que ni Clickair ni Vueling aplican tarifas distintas a estos dos tipos de pasajeros, cualquier incremento o disminución de tarifas aplicado por estas compañías afectará por igual a todos los pasajeros independientemente de que sean o no sensibles al tiempo.
49. Sin embargo, la investigación de mercado puso de manifiesto que una mayoría de clientes corporativos y agencias de viaje considera que debe distinguirse entre pasajeros de negocios y pasajeros de ocio, puesto que para los primeros el factor tiempo es muy importante. Aproximadamente la mitad de las compañías aéreas es de la misma opinión, y algunas de ellas incluso precisan que debería distinguirse entre pasajeros sensibles al precio y pasajeros no sensibles al precio del servicio.
50. La información proporcionada por las Partes también indica que un porcentaje significativo de pasajeros podría considerarse como sensible al tiempo. Los resultados de una encuesta realizada por Clickair entre sus pasajeros en agosto de 2008, indican que, excluyendo los meses de verano (julio y agosto) en los que hay un aumento estacional considerable de los pasajeros por motivos de ocio, aproximadamente el [30-40%] de los pasajeros viajan por motivos de negocio. Además, otro [20-30%] viaja por motivos familiares, para los cuales no se puede concluir de forma inmediata que son pasajeros no sensibles al tiempo. Finalmente, alrededor del [40-50%] restante viaja por motivos de ocio. Dado que de las 58 rutas analizadas, 42 correspondían a rutas desde Barcelona, es razonable concluir que los resultados son aplicables al perfil medio de los pasajeros de Clickair con origen o destino en Barcelona. La importancia de los pasajeros por motivos de negocio y personales desde Barcelona ha sido confirmada también por AENA.
51. La Comisión considera que la cuestión de si deben definirse mercados distintos para pasajeros sensibles al tiempo y pasajeros no sensibles al tiempo puede dejarse abierta puesto que su resolución no afectaría al análisis competitivo de la operación. Sin embargo, la sensibilidad al tiempo de los pasajeros influenciará la cuestión de la sustituibilidad entre aeropuertos.

6. Sustituibilidad entre aeropuertos

52. La cuestión de la sustituibilidad entre aeropuertos en el presente caso tiene por objeto evaluar si los aeropuertos secundarios o remotos son un sustituto de los aeropuertos principales en los que operan las Partes.
53. Desde el punto de vista de la oferta, debe tomarse en consideración el tipo de servicio prestado por la compañía aérea. Para los operadores de red (como Iberia) o aquéllos que proporcionan pasajeros al *hub* de un operador de red, los aeropuertos secundarios no son en principio susceptibles de ser un sustituto adecuado de los aeropuertos principales. Por otro lado, un aeropuerto secundario puede constituir un sustituto adecuado de un aeropuerto principal en el caso de operaciones punto a punto, en especial para compañías de bajo coste como Ryanair.

54. Desde el punto de vista de la demanda, debe considerarse si los pasajeros estarían dispuestos a escoger como punto de origen o destino un aeropuerto secundario en lugar del aeropuerto principal bajo ciertas condiciones relativas, por ejemplo, a la duración total del viaje, al precio del servicio de transporte aéreo o al coste y duración del desplazamiento hasta y desde el aeropuerto.
55. La Comisión consideró en un asunto anterior que, sobre la base de la información disponible en dicho caso, podía considerarse como punto de referencia a efectos de considerar que un aeropuerto principal podía sustituirse por un aeropuerto secundario que el segundo se encontrara a una distancia de 1 hora en automóvil o de 100 km del punto de destino.²² Se consideró entonces que, de modo general y sin perjuicio de analizar las circunstancias concretas de cada aeropuerto, dichos aeropuertos formaban parte de la misma área de captación. Sobre esta base, la Notificante argumenta que los siguientes aeropuertos deberían considerarse sustitutivos en este caso:
- en España: El Prat de Barcelona/Girona/Reus, Bilbao/Vitoria, Bilbao/Santander, Tenerife Norte/Tenerife Sur;
 - en Italia: Roma Fiumicino/Roma Ciampino, Milán Linate/Milán Malpensa/Bergamo, Venecia/Treviso;
 - en Bélgica: Bruselas/Charleroi;
 - en Francia: París Charles de Gaulle/Orly/Paris-Beauvais-Tillé;
 - en los Países Bajos: Ámsterdam/Eindhoven.
56. A efectos del análisis del presente asunto sólo es relevante la posible sustituibilidad entre los aeropuertos de Barcelona, Girona y Reus. Por lo que respecta a otros aeropuertos secundarios, o bien las rutas no presentan serias dudas o bien en las rutas que presentan serias dudas no existen vuelos alternativos desde o hacia los aeropuertos secundarios. Con respecto a las parejas de aeropuertos “Roma Fiumicino/Roma Ciampino” y “Venecia/Treviso”, la cuestión de su posible sustituibilidad puede dejarse abierta puesto que las rutas alternativas operadas por Ryanair desde Ciampino y Treviso no tienen a El Prat de Barcelona como destino sino a Girona o Reus. La cuestión respecto de estas rutas alternativas se centra por ello en si Girona y/o Reus son sustitutivos de El Prat de Barcelona.
57. Los resultados de la investigación de mercado de la Comisión ponen de manifiesto que los pasajeros prefieren minimizar el tiempo de viaje y el coste. De manera casi unánime, los pasajeros corporativos responden que no escogerían como punto de origen o destino un aeropuerto secundario si el precio del servicio fuera solamente un 5-10% más económico que el de un servicio con origen o destino en un aeropuerto principal. Factores decisivos para este tipo de pasajeros son el coste total del viaje así como la duración total del mismo, y dicho margen diferencial en el precio no se considera

²² Véase M. 4439 *Ryanair/Aer Lingus*, considerandos 82-83. En este asunto muchas rutas desde Irlanda a otros destinos eran predominantemente rutas de ocio y muchas de ellas se caracterizaban por tener una proporción elevada de tráfico de salida. Éste era el caso por ejemplo de la ruta Dublín-Barcelona/Reus/Girona, en la cual el 80-90% del tráfico de salida era de ocio según las autoridades irlandesas (DOT).

suficiente para compensar el tiempo y los eventuales riesgos y costes añadidos en el desplazamiento hacia o desde el aeropuerto secundario.

58. La investigación de mercado en primera fase revela de este modo una tendencia común en las respuestas proporcionadas por los pasajeros corporativos. A los efectos de la presente decisión, ello indicaría que, por lo menos en relación con los pasajeros sensibles al tiempo, no existe sustituibilidad entre aeropuertos principales y aeropuertos secundarios o remotos.
59. La gran mayoría de las compañías aéreas, así como las agencias de viajes y los representantes de los consumidores, consideran asimismo que la sustituibilidad entre aeropuertos principales y secundarios puede ser relevante en el caso de pasajeros no sensibles al tiempo, pero que en ningún caso puede aplicarse a los pasajeros sensibles al mismo.
60. Como muestra la encuesta realizada por Clickair (que corresponde a los datos de AENA) [30-40%] de los pasajeros en Barcelona viajan por motivos de negocio. Además, otro [20-30%] viaja por motivos familiares, y no pueden ser considerados no sensibles al tiempo. Sobre la base de los datos de los que dispone la Comisión, hay un porcentaje significativo de pasajeros que viajan con las Partes para los cuales no es posible concluir que los aeropuertos de Reus y Girona son un sustitutivo del aeropuerto de El Prat de Barcelona.
61. Además, la investigación de mercado ha revelado ciertos factores que pueden limitar de forma significativa la sustituibilidad entre aeropuertos, tales como que la diferencia de precios no siempre compensa los costes adicionales de desplazamiento o horarios poco convenientes o que el tiempo invertido en el desplazamiento puede no compensar a aquellos viajeros, como los que viajan por motivos de negocio, que van a estar cortos periodos de tiempo en el destino. Otros aspectos tales como la satisfacción global de los viajeros con respecto al aeropuerto (aspecto en el que el aeropuerto de El Prat de Barcelona está por encima del de Reus y Girona) o la imagen de calidad de servicio ofrecida por ciertas compañías también pueden jugar un papel muy importante limitando la posibilidad de sustitución entre aeropuertos. En concreto, una importante asociación de protección de los consumidores en España ha indicado que únicamente en casos excepcionales los aeropuertos de El Prat de Barcelona, Girona y Reus podrían considerarse como sustitutivos.
62. Finalmente, la Comisión ha comprobado que, en periodos de alta demanda, la política de precios de Clickair no se ve afectada de forma significativa por los precios más bajos de Ryanair para sus vuelos desde Girona o Reus. Clickair no considera por tanto de forma sistemática a Ryanair como un medio alternativo para sus clientes en periodos críticos de alta demanda, en los cuales puede imponer precios mucho más elevados que los de Ryanair.
63. Por tanto, a los efectos de la presente decisión y sobre la base de la información disponible hasta la fecha, no cabe considerar que los aeropuertos de El Prat de Barcelona y de Reus y Girona sean sustituibles en las diferentes rutas afectadas por la operación. En rutas en las cuales la Comisión tiene serias dudas, estas persisten incluso con una definición más amplia del mercado y, en cualquier caso, los compromisos ofrecidos por las partes eliminan las serias dudas respecto al impacto competitivo de la operación con ambas definiciones del mercado.

7. Tratamiento de los servicios operados por Air Nostrum

64. Como se ha indicado al describir a las Partes de la operación notificada, Air Nostrum es una compañía de aviación regional privada y franquicia exclusiva de Iberia. Tras el Acuerdo de Franquicia firmado con Iberia ésta pasó a comercializar con el código Iberia los vuelos operados por Air Nostrum.
65. La Notificante no incluyó la facturación de Air Nostrum en la de Iberia dado que la primera es una compañía independiente en la que Iberia no tiene participación accionarial alguna. Sin embargo, al ser Air Nostrum franquicia de Iberia y al estar integrado su programa de vuelos en el de Iberia, la Comisión, conforme a la proposición de la Notificante, ha tomado en consideración los servicios operados por esta compañía a los efectos de determinar los mercados afectados. Igualmente, la Comisión, conforme a la proposición de la Notificante, ha añadido la cuota de mercado de Air Nostrum (en términos de número de pasajeros) a la cuota de mercado de las Partes afectadas por la operación puesto que esta compañía no puede considerarse como un competidor de Iberia.

8. Mercados afectados

66. A la luz de lo que precede respecto de la definición de los mercados de referencia, existe un solapamiento en los servicios operados por las Partes en 38 rutas que resulta en una cuota de mercado combinada de al menos 15%. Las rutas afectadas pueden agruparse en los siguientes grupos: (i) Barcelona-resto de Europa, (ii) Madrid-resto de Europa; (iii) Barcelona-resto de España; (iv) Madrid-resto de España; y (v) rutas laterales, es decir, rutas cuyo origen o destino no es ni Barcelona ni Madrid.

<u>RUTAS AFECTADAS</u> <u>(IATA Verano 2008)</u>	
<u>Barcelona-Resto de Europa</u>	<u>Barcelona-Resto de España</u>
1. Barcelona – Milán 2. Barcelona – Roma 3. Barcelona – Venecia 4. Barcelona – Lisboa 5. Barcelona – Bruselas 6. Barcelona – Niza 7. Barcelona – París 8. Barcelona – Atenas 9. Barcelona – Ámsterdam	16. Barcelona – Málaga 17. Barcelona – Granada 18. Barcelona – Ibiza 19. Barcelona – Madrid 20. Barcelona – Mahón 21. Barcelona – Oviedo 22. Barcelona – Palma M. 23. Barcelona – Santiago C. 24. Barcelona – Sevilla
<u>Madrid-Resto de Europa</u>	<u>Madrid-Resto de España</u>
10. Madrid – Milán 11. Madrid – Nápoles 12. Madrid – Roma 13. Madrid – Venecia 14. Madrid – Lisboa 15. Madrid – París	25. Madrid – Ibiza 26. Madrid – Las Palmas GC 27. Madrid – Mahón 28. Madrid – Santa Cruz T.
<u>Laterales</u>	
29. Ibiza – Milán 30. Ibiza – París 31. Málaga – Bilbao 32. Alicante – Ibiza 33. Bilbao – Ibiza 34. Bilbao – Sevilla 35. Ibiza – Sevilla 36. Ibiza – Valencia 37. Las Palmas GC – Sevilla 38. Sevilla – Valencia	

VII. ANÁLISIS COMPETITIVO

A. Descripción del sector español de transportes aéreos

Situación del sector

67. El mercado de transporte aéreo doméstico español es el mayor de la UE en términos de pasajeros transportados: el transporte aéreo doméstico alcanzó en 2007 los 44 millones

de pasajeros en vuelos nacionales,²³ y representa el 43% del total de los movimientos en los aeropuertos españoles. Asimismo, el tráfico aéreo español creció una media anual del 9,5% en el período 2004-2007, siendo dicho crecimiento superior al de otros mercados europeos.²⁴

68. El sector del transporte aéreo español es el segundo mayor de la UE si se considera el tráfico total, es decir, los vuelos domésticos e internacionales, transportando una media anual de 200 millones de pasajeros (sólo por detrás del Reino Unido).
69. La compañía líder en el mercado, Iberia, ostentaba en el primer trimestre de 2008 una cuota de mercado aproximada del 34%. En efecto, el mercado del transporte aéreo español está menos concentrado que el de otros países europeos: la cuota de los operadores principales de otros países o regiones europeas, como Francia, Alemania o Escandinavia, era significativamente mayor.²⁵ Por otro lado, España es el único mercado europeo en el que coexisten tres operadores domésticos tradicionales: Iberia, Air Europa y Spanair. Tanto Air Europa como Spanair tienen una base de operaciones en el aeropuerto El Prat de Barcelona. Además de los operadores tradicionales, compañías nacionales y europeas de bajo coste, en particular Clickair, Vueling, Ryanair, easyJet y Air Berlin, están presentes en el mercado español tanto en rutas con destino a otros países europeos como en rutas domésticas.

Disponibilidad de capacidad en los aeropuertos afectados

70. Las rutas afectadas tienen origen o destino en 16 aeropuertos españoles, a saber, Madrid-Barajas (MAD), El Prat de Barcelona (BCN), Málaga (AGP), Granada (GRX), Santiago de Compostela (SCQ), Sevilla (SVQ), Tenerife Norte (TFN) y Tenerife Sur (TFS), Las Palmas de Gran Canaria (LPA), Valencia (VLC), Alicante (ALC), Bilbao (BIO), Palma de Mallorca (PMI), Ibiza (IBZ), Menorca (MAH), Asturias (OVD); y en 11 aeropuertos europeos, concretamente, en Ámsterdam (AMS), Atenas (ATH), Bruselas (BRU), Lisboa (LIS), Milán Malpensa (MXP), Roma Fiumicino (FCO), Venecia Marco Polo (VCE), Nápoles (NAP), París Charles de Gaulle (CDG), París Orly (ORY) y Niza (NCE). Los aeropuertos principalmente afectados por la operación son el de Madrid-Barajas y, en particular, el aeropuerto de El Prat de Barcelona, en el que todas las Partes tienen una presencia significativa y el único en el que la concentración da lugar a una adición de slots significativa.
71. Según la información proporcionada por AENA, en el aeropuerto de El Prat de Barcelona, Iberia, Clickair, Vueling y Air Nostrum ocuparían respectivamente los

²³ La Notificante señala que el volumen del transporte aéreo doméstico en Francia o Italia, países con una mayor población que España, se sitúa en torno a los 28 millones de pasajeros.

²⁴ Según la Notificante, en el período 2000-2006 el tráfico aéreo experimentó un crecimiento del 37% en los aeropuertos españoles frente a un crecimiento del 30% en los aeropuertos europeos.

²⁵ La Notificante proporciona las siguientes cuotas de mercado de los operadores principales en otros mercados europeos: Francia: Air France-KLM [90-100%]; Alemania: Lufthansa [60-70%]; Escandinavia: SAS [60-70%]. La Notificante señala que estas cuotas de mercado se ofrecen en AKOs (asientos por kilómetro ofertados). Este parámetro mide la oferta de las aerolíneas considerando el número de asientos multiplicado por los kilómetros de los vuelos programados. Éste es el parámetro utilizado por la Notificante para comparar las aerolíneas españolas con otras aerolíneas europeas por ser el único dato para el que se dispone de fuentes oficiales (OAG).

puestos nº 1, nº 3, nº 4 y nº 8 en el ranking de aerolíneas según el número de pasajeros transportados en 2007. En el aeropuerto de Madrid-Barajas, Iberia lidera también el ranking, mientras que Air Nostrum y Vueling ocupan los puestos nº 5 y nº 6 y Clickair no está presente.

72. En términos de slots ocupados (total de slots adjudicados en el aeropuerto), según la notificación, la cuota combinada de las Partes en El Prat de Barcelona es de [40-50%] en la temporada IATA verano 08 (Iberia [20-30%], Air Nostrum [10-20%], Vueling [5-10%] y Clickair [0-5%]) y de [40-50%] en la temporada IATA invierno 08-09 (Iberia [20-30%], Air Nostrum [10-20%], Vueling [5-10%] and Clickair [0-5%]). Por lo que se refiere al aeropuerto de Madrid-Barajas, la cuota combinada de las Partes en la temporada IATA verano 08 es de [50-60%] (Iberia [30-40%], Air Nostrum [10-20%], Vueling [0-5%], Clickair 0%) y de [50-60%] en la temporada IATA invierno 08-09 (Iberia [30-40%] Air Nostrum [10-20%], Vueling [0-5%], Clickair 0%). En el caso del aeropuerto de Madrid-Barajas el solapamiento en términos de slots ocupados es de importancia relativamente marginal. En el aeropuerto de El Prat de Barcelona, en cambio, es significativo.
73. La disponibilidad de capacidad en los aeropuertos es esencial para que una aerolínea pueda abrir nuevas rutas. Según la investigación realizada por la Comisión, las limitaciones en materia de capacidad constituyen la principal barrera de entrada en las rutas afectadas ya que, para comenzar a operar o ampliar operaciones existentes, no basta con que exista capacidad sino que es crucial que la capacidad disponible permita operar en un momento lo más próximo posible al considerado por dicha aerolínea como ideal para poder asegurar una rotación óptima de las aeronaves y para poder satisfacer las necesidades de todo tipo de pasajeros. Téngase en cuenta que la rentabilidad de las aerolíneas, incluidas las de bajo coste, depende de su capacidad de lograr un nivel adecuado de ocupación de los aviones y de obtener un mix adecuado entre pasajeros dispuestos a pagar precios elevados por sus billetes²⁶ y pasajeros no dispuestos a ello²⁷.
74. La investigación en primera fase muestra que, a excepción de la ruta Las Palmas de Gran Canaria- Sevilla, todas las rutas afectadas tienen origen o destino en aeropuertos que llegan a alcanzar un nivel de ocupación del 100% y presentan restricciones en los días y franjas horarias de mayor demanda.
75. Con respecto a los aeropuertos europeos, los datos que constan en la notificación indican la existencia de restricciones en el aeropuerto de Roma Fiumicino en torno a las 09:00, a las 12:20 y a las 20:20, en el aeropuerto de Nápoles en verano en torno a las 12:00, así como en los aeropuertos de Paris-Charles de Gaulle a las 09:00, a las 12:00, a las 15:00, a las 16:00, a las 18:00 y a las 20:00, y en el aeropuerto de Paris-Orly a las 08:00, a las 19:00 y a las 20:00.
76. Los aeropuertos españoles en los que tienen origen o destino las rutas afectadas son aeropuertos coordinados o facilitados, en el sentido del Reglamento (CEE) Nº 95/93

²⁶ Normalmente pasajeros de negocios o sensibles al tiempo. En el caso de las aerolíneas de bajo coste suelen adquirir sus billetes en fechas más cercanas a la fecha de despegue que los pasajeros de ocio o no sensibles al tiempo.

²⁷ En general, pasajeros que viajan por motivos de ocio y que son más flexibles.

del Consejo²⁸. En los aeropuertos coordinados la demanda excede la capacidad en algunas franjas horarias, razón por la cual se establece un sistema de asignación de slots o franjas horarias de aterrizaje y despegue por parte de un coordinador. En los aeropuertos facilitados no se produce una asignación de franjas horarias pero resulta necesario nombrar un coordinador que confirme los horarios de operación.

77. Según AENA, en términos generales, prácticamente la totalidad de aeropuertos españoles afectados y franjas horarias ofrecen disponibilidad de capacidad suficiente para la entrada de nuevos operadores o para la ampliación de las operaciones de los ya existentes²⁹. No obstante, conforme a AENA, en los aeropuertos y franjas horarias con un porcentaje de ocupación superior al 80% las compañías aéreas pueden encontrar mayores dificultades para que les sean autorizados slots o confirmados horarios de operación³⁰. Según los datos proporcionados por AENA en los anexos relativos a su respuesta a la pregunta número 8 del cuestionario sobre la operación, dicho porcentaje se alcanza en las horas y periodos de mayor demanda en los aeropuertos españoles de Menorca (verano³¹), Málaga (verano³²), y Gran Canaria (invierno³³). Se llega al 100% de ocupación en las franjas horarias de mayor demanda en los aeropuertos de El Prat de Barcelona³⁴ y Madrid- Barajas³⁵, así como en los aeropuertos de Ibiza (verano³⁶), Bilbao³⁷, Valencia (verano³⁸) y Alicante (verano³⁹). La mayoría de los competidores

²⁸ Reglamento (CEE) N° 95/93 del Consejo de 18 de enero de 1993 relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, DO n° L 014 de 22/01/1993, p. 1.

²⁹ Véase la respuesta a la pregunta n° 12 del cuestionario sobre la operación enviado a AENA

³⁰ Véase la respuesta a la pregunta n° 8 del cuestionario sobre la operación enviado a AENA.

³¹ En verano el nivel de ocupación excede del 80% los viernes entre las 08:00 y las 14:00 y entre las 17:00 y las 19:00. También hay picos de demanda puntuales los sábados y los domingos.

³² En verano el nivel de ocupación excede el 80% entre las 10:00 y las 13:00 durante la semana y durante el fin de semana entre las 09:00 y las 13:00 y entre las 18:00 y las 22:00.

³³ En invierno el porcentaje de ocupación del 80% se alcanza principalmente el sábado entre las 11:00 y las 18:00, pero también puntualmente los lunes entre las 13:00 y las 15:00 y los miércoles entre las 13:00 y las 17:00.

³⁴ Se supera el 80% principalmente en verano entre las 07:00 y las 15:00 y entre las 17:00 y las 23:00, pero también en invierno entre las 07:00 y las 11:00 y entre las 17:00 y las 21:00. El 100% se alcanza los jueves entre las 11:00 y las 12:00 y entre las 20:00 y las 21:00.

³⁵ Principalmente en verano, cuando el nivel de ocupación no baja del 80% más que durante las tardes del fin de semana, pero también en invierno ya que se desciende de dicho nivel sólo antes de las 07:00 de la mañana, entre las 13:00 y las 14:00, entre las 17:00 y las 18:00, entre las 19:00 y las 20:00 y a partir de las 21:00. El 100% se alcanza algunos días de la semana en verano entre las 08:00 y las 11:00, entre las 12:00 y las 13:00 y entre las 16:00 y las 17:00, así como en momentos puntuales de la temporada de invierno.

³⁶ En verano el nivel de ocupación excede del 80% de forma puntual durante la semana y prácticamente durante todo el día en el fin de semana. El 100% se alcanza en verano principalmente los fines de semana entre las 12:00 y las 13:00 y entre las 19:00 y las 20:00.

³⁷ El 80% se alcanza principalmente en verano cuando el nivel de ocupación excede del 80% entre las 07:00 y las 08:00, entre las 13:00 y las 14:00 y entre las 18:00 y las 19:00, pero también en invierno

han confirmado la existencia de restricciones en los aeropuertos más relevantes para el análisis de esta operación en atención al número de rutas afectadas con origen/destino en estos aeropuertos y al hecho de que las Partes disponen de base en los mismos: El Prat de Barcelona, principalmente, y también Madrid-Barajas⁴⁰. Algunos de dichos competidores precisan que, con respecto al aeropuerto de El Prat de Barcelona, únicamente habría disponibilidad de slots antes de las 06:00 y entre las 15:00 y las 17:00. Por otra parte, uno de ellos considera que, si bien este aeropuerto se halla en proceso de ampliación y está previsto que se inaugure una nueva terminal en el verano de 2009, es de esperar que la situación actual mejore pero que las limitaciones durante las horas de mayor demanda no desaparezcan⁴¹.

B. Efectos horizontales

78. Como se ha indicado anteriormente, en el análisis competitivo de la operación notificada se han considerado las actividades de Iberia, Air Nostrum, Clickair y Vueling. Air Nostrum es una franquicia exclusiva de Iberia que se presenta en el mercado como *Iberia Regional Air Nostrum*. Como se ha indicado, los vuelos de Air Nostrum son comercializados por Iberia con código Iberia y están integrados en el programa de vuelos de Iberia. Por este motivo, a pesar de que Air Nostrum es una compañía de aviación regional española independiente en cuyo capital no participa Iberia, la Notificante propone considerar como actividades propias de Iberia las de Air Nostrum a los efectos de llevar a cabo el análisis competencial de la operación notificada. Cabe recordar igualmente que Clickair es una compañía en la que Iberia ostenta una participación minoritaria del 20% y con la que Iberia tiene suscritos una serie de acuerdos de código compartido, por lo que Iberia vende un número de plazas en los vuelos operados por Clickair. A la hora de realizar el análisis competitivo de la operación la Comisión ha imputado a Iberia los billetes vendidos por ésta en los vuelos de Clickair.
79. Siguiendo la propuesta de la Notificante y a los efectos de identificar los mercados afectados por la operación, se han considerado solapamientos las rutas que ofrecen Vueling, Iberia, Clickair y Air Nostrum en la temporada IATA verano 08 o, de forma puntual durante el "pico de verano" (julio y agosto) y otras festividades, a través de

entre las 07:00 y las 08:00. El 100% se alcanza todos los días, a excepción del fin de semana, tanto en invierno como en verano, entre las 07:00 y las 08:00.

³⁸ Se alcanza el 80% principalmente entre las 14:00 y las 16:00 y entre las 17:00 y las 19:00, también entre las 21:00 y las 22:00. Se llega al 100% los domingos entre las 14:00 y las 15:00 y los lunes entre las 17:00 y las 18:00.

³⁹ El 80% se alcanza principalmente el sábado entre las 08:00 y las 15:00, entre las 17:00 y las 19:00 y entre las 21:00 y las 23:00, pero también el domingo entre las 09:00 y las 13:00 y entre las 19:00 y las 23:00, y en diversos momentos de la semana, principalmente entre las 10:00 y las 13:00 y entre las 21:00 y las 22:00. Se llega al 100% de ocupación en verano los sábados entre las 09:00 y las 11:00 y los domingos entre las 10:00 y las 12:00 y de forma puntual durante la semana.

⁴⁰ Respuesta de los competidores a la pregunta 41 del cuestionario sobre la operación. También, acta de la conferencia telefónica con easyJet de 12 de diciembre de 2008.

⁴¹ Acta de la conferencia telefónica con Air Europa de 5 de enero de 2009.

vuelos directos. No se han considerado los vuelos indirectos ni las rutas que alguna de las Partes ha dejado de operar en la temporada IATA verano 08.

1. Rutas afectadas

80. Tomando la definición de mercado establecida anteriormente, es decir, tomando como referencia pares de aeropuertos principales, sin considerar posibles vuelos existentes en una misma ruta con origen y/o destino en aeropuertos remotos o secundarios, la operación da lugar a solapamientos significativos en un total de 38 rutas.
- *Rutas El Prat de Barcelona-resto de Europa:* dado que Iberia se retiró en marzo de 2008 de las rutas afectadas que unen el aeropuerto de El Prat de Barcelona con otros países europeos para operar sólo a través de la venta de billetes en aviones operados por Clickair, los solapamientos en estas rutas se dan entre Vueling, Clickair e Iberia (a través de la venta de billetes en aviones operados por Clickair). El vuelo Barcelona-París y el vuelo Barcelona-Niza son las únicas excepciones a esta regla. El primero es operado por Iberia directamente, cuya actividad se solapa en esta ruta con la de Vueling. El segundo es operado por AirNostrum, por lo que el solapamiento en esta ruta se da entre esta compañía y Vueling. Otro rasgo común a las rutas pertenecientes a esta categoría es la escasez de slots en el aeropuerto de El Prat de Barcelona durante las horas de mayor demanda a la que nos hemos referido anteriormente. Según la información proporcionada por la Notificante, a excepción de las rutas Barcelona-Venecia y Barcelona-Lisboa, la mayoría de las ventas en estas rutas se generan fuera de España.
 - *Rutas Madrid-resto de Europa:* en esta categoría, dado que Clickair no opera vuelos con origen en Madrid, los solapamientos se dan entre Vueling e Iberia o entre Vueling y Air Nostrum. Como se ha indicado anteriormente, también se registran dificultades para la obtención de slots durante las horas de mayor demanda en el aeropuerto de Madrid-Barajas⁴². Según los datos que constan en la notificación, si atendemos al origen de las ventas, el reparto del tráfico es igualitario, salvo en las rutas Madrid-Roma y Madrid-Venecia en las que predominan las ventas generadas en España.
 - *Rutas El Prat de Barcelona-resto de España y rutas Madrid-resto de España:* dejando al margen las rutas en las que los solapamientos son estacionales y que pueden considerarse eminentemente turísticas, las rutas españolas domésticas afectadas con origen en El Prat de Barcelona y en el aeropuerto de Madrid-Barajas transportan un porcentaje no desdeñable de pasajeros sensibles al tiempo. Los solapamientos en las rutas con origen en El Prat de Barcelona se dan entre Vueling, Clickair e Iberia (a través de la venta de billetes en vuelos operados por Clickair), a excepción de la ruta Barcelona-Madrid en la que Clickair no está activa y el solapamiento se da entre Vueling e Iberia y de la ruta Barcelona-Oviedo en la que no operan Vueling ni Iberia y el solapamiento se da entre Air Nostrum y Clickair. En las rutas domésticas afectadas con origen en Madrid los solapamientos se dan entre Vueling e Iberia o entre Vueling y Air Nostrum. Según los datos que constan

⁴² Véase en torno a este punto el apartado referido a "Disponibilidad de capacidad en los aeropuertos afectados".

en la notificación, el origen del tráfico está repartido de forma equilibrada entre la ciudad de origen y la de destino.

- *Rutas laterales*: las rutas laterales domésticas afectadas conectan ciudades españolas sin pasar por Madrid ni por Barcelona. Cabe considerar que el número de pasajeros sensibles al tiempo en aquellas de estas rutas que no son eminentemente turísticas (Ej: Sevilla-Valencia, Bilbao-Sevilla) no es desdeñable. En estas rutas no está activa Clickair, por lo que los solapamientos se dan entre Vueling e Iberia o entre Vueling y Air Nostrum. En términos generales unen aeropuertos con problemas de capacidad limitados a la temporada de verano, a excepción del aeropuerto de Bilbao en el que las limitaciones en materia de capacidad en la franja horaria con mayor demanda se da también durante la temporada de invierno. Según la información proporcionada por la Notificante, el origen del tráfico está repartido de forma equilibrada entre la ciudad de origen y la de destino, salvo en las rutas estacionales.

2. Vueling y Clickair son entre sí los competidores más inmediatos en las rutas afectadas con origen en el aeropuerto de El Prat de Barcelona

81. Como se indica en la notificación, tanto Vueling como Clickair son compañías aéreas con base y sede de operaciones en el aeropuerto de El Prat de Barcelona. Clickair sólo opera a partir de dicho aeropuerto. Vueling cuenta además con una base en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Ambas compañías están especializadas en vuelos de corto radio a partir de los aeropuertos citados con destino a aeropuertos principales del territorio español y europeo.
82. Vueling y Clickair comparten un mismo modelo de negocio. Se autodefinen en la notificación como compañías "low cost estándar". Utilizan tarifas sin las restricciones típicas de una aerolínea de red (por ejemplo, regla del sábado noche). No discriminan entre pasajeros sensibles al tiempo y pasajeros no sensibles al tiempo ya que aplican una única tarifa en cada momento a todo tipo de pasajeros que, partiendo de un nivel mínimo, aumentan conforme se acerca la fecha del despegue. Ambas han introducido recientemente una tarifa flexible [...] ⁴³. No prestan ningún servicio a bordo que no sea de pago pero ofrecen más confort que otras compañías de bajo coste. ⁴⁴ Distribuyen sus servicios mayoritariamente a través del canal directo (principalmente vía Internet y central de llamadas) y ninguna de las dos compañías forma parte de Alianzas. La imagen de marca de ambas es reconocida en España y, en particular, en Cataluña.
83. Como se indica en la notificación, el modelo de negocio del resto de compañías que gozan de reconocimiento en España y que disponen de base en el aeropuerto de El Prat de Barcelona (Spanair y Air Europa) se acerca más al de una compañía aérea tradicional o de red que al de compañías de bajo coste como Clickair y Vueling.
84. La investigación en primera fase indica, por tanto, que Vueling y Clickair son competidores inmediatos en las rutas afectadas con origen en el aeropuerto de El Prat de Barcelona donde ambas compañías concentran sus actividades.

⁴³ Tarifa BIZ de Clickair introducida el 30 de junio de 2008 y tarifa Flex de Vueling introducida el 16 de mayo de 2008.

⁴⁴ En la decisión M.4439-Ryanair/Aer Lingus, Clickair fue calificado como un operador "mid-frill".

C. ANÁLISIS RUTA POR RUTA

1. Rutas en las que la operación da lugar a serias dudas

85. La investigación en primera fase muestra que la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común en las siguientes 19 rutas (temporada IATA verano 08):

- Barcelona-Venecia
- Barcelona-Roma
- Barcelona-Niza
- Barcelona-Atenas
- Madrid-Venecia
- Madrid-Nápoles
- Ibiza-París
- Barcelona-Málaga
- Barcelona-Santiago de Compostela
- Barcelona-Sevilla
- Barcelona-Granada
- Barcelona-Oviedo
- Bilbao-Málaga
- Bilbao-Ibiza
- Bilbao-Sevilla
- Ibiza-Sevilla
- Ibiza-Valencia
- Ibiza-Alicante
- Sevilla-Valencia

1.1 Barcelona-Venecia

86. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y el aeropuerto Marco Polo de Venecia, las cuotas de mercado de las Partes y de sus competidores en la ruta Barcelona-Venecia correspondientes a las tres últimas temporadas IATA son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	E8	8I	N. Pasaj.
BCN/ VCE	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	[10-20%]	[20-30%]	0%	[20-30%]	[20-30%]	[80-90%]	[10-20%]	[5-10%]	[150.000-200.000]
		Inv. 07/08	0%	[10-20%]	0%	[40-50%]	[30-40%]	[90-100%]	0%	[5-10%]	[100.000-150.000]
		Ver. 2008	0%	[20-30%]	0%	[40-50%]	[30-40%]	[90-100%]	0%	[5-10%]	[200.000-250.000]
	Frecuencias	Ver. 2007				14	7	21	6	2	
		Inv. 07/08				14	7	21	7	2	
		Ver. 2008				14	7	21		3	
		Inv. 08/09				13	7	20		4	

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia) IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum) XG (Clickair), VY (Vueling), E8 (Alpi Eagles), 8I (MyAir)

87. Como puede observarse, la concentración notificada da lugar en esta ruta a solapamientos muy significativos (Vueling, [30-40%], Clickair [40-50%], ventas de Iberia en vuelos de Clickair, [20-30%]) y a una cuota combinada de las Partes muy elevada ([90-100%])⁴⁵. Tras la concentración, el único competidor de las Partes sería MyAir cuya cuota actual estimada es del [5-10%]. La tabla muestra también que se trata de una ruta en la que la posición de las Partes se refuerza de forma progresiva y que ha sufrido un deterioro en el nivel de competencia desde la salida de Alpi Eagles en la temporada IATA invierno 07-08.
88. Además, el número de frecuencias con el que operan las Partes es muy elevado (14+7 en IATA verano 08 y 13+7 en IATA invierno 08-09), en particular si se compara con el número de frecuencias de su único competidor (3 en IATA verano 08 y 4 en IATA invierno 08-09). Según la Notificante, MyAir habría solicitado [0-5] slots adicionales para la temporada IATA verano 09, de los que se le habría adjudicado [0-5]. Por su parte Clickair habría prescindido de [0-5] slots. Esta información no puede considerarse definitiva dado que las aerolíneas disponen de plazo hasta el 15 de enero para devolver slots adjudicados. Por otra parte, la reducción del número de slots de Clickair se produce en el contexto de la operación notificada, razón por la cual no puede ser tomada en consideración. En cualquier caso, estos datos indican que no cabe esperar que se produzca ningún cambio significativo en la situación descrita.
89. A lo anterior cabe añadir que Vueling y Clickair pueden considerarse competidores inmediatos en esta ruta, en especial con respecto a los pasajeros que adquieren su billete en España donde se venden prácticamente la mitad de los billetes y donde la compañía MyAir goza de muy limitada implantación. Concretamente, el flujo del tráfico en esta ruta atendiendo al origen de las ventas ("OV") es el siguiente:

⁴⁵ Temporada IATA verano 08. También en la temporada IATA invierno 07/08 el solapamiento es significativo y la cuota combinada muy elevada.

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BCN/ VCE	% OV España	% OV Europa	% OV España	% OV Europa
	49,1	48,7	48,5	48,6

Fuente: notificación (datos MIDT)

90. La Notificante indica que en el aeropuerto Marco Polo de Venecia no existen problemas de capacidad. No obstante, ya se ha señalado anteriormente que existen limitaciones en cuanto a la disponibilidad de slots en el aeropuerto de El Prat de Barcelona.
91. Por consiguiente, la concentración da lugar a solapamientos significativos, a una elevada cuota combinada de las Partes y a la unión de dos competidores inmediatos en esta ruta que presenta barreras de entrada.
92. Si se incluyeran en el análisis los vuelos de Ryanair desde Girona a Treviso la cuota combinada de las Partes pasaría a ser de [60-70%], la de MyAir de [0-5%] y Ryanair tendría un [20-30%]⁴⁶. Las Partes dispondrían de slots para operar en esta ruta con 20 frecuencias semanales en la temporada IATA invierno 08-09, frente a las 4 frecuencias de MyAir y las 7 frecuencias de Ryanair.
93. Por consiguiente, incluso en la hipótesis de que el mercado relevante incluyera vuelos entre los aeropuertos remotos citados, la operación tendría todavía como resultado solapamientos significativos ([20-30%], Vueling, [30-40%] Clickair, [10-20%] ventas de Iberia en vuelos de Clickair)⁴⁷, una cuota combinada elevada ([60-70%] temporada IATA verano 08 y temporada IATA invierno 07-08) y la unión de dos competidores inmediatos con un modelo de negocio de bajo coste muy similar que presenta particularidades, como la puesta a disposición de los clientes de tarifas flexibles, y que, a diferencia de Ryanair, vuelan desde aeropuertos principales. No cabe considerar que Ryanair vaya a ejercer una presión competitiva inmediata sobre las Partes dado que, como se ha indicado, la investigación de mercado muestra que los vuelos desde el aeropuerto remoto de Girona no constituyen una alternativa válida para una parte significativa de clientes.
94. Por tanto, el resultado de la investigación en primera fase muestra que, atendiendo a sus efectos en esta ruta, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

⁴⁶ Temporadas IATA verano 08 e invierno 07-09.

⁴⁷ Temporada IATA verano 08. En la temporada IATA invierno 07-08 la cuota de Vueling es de [20-30%], la de Clickair de [30-40%] y la de Iberia a través de la venta de billetes en vuelos de Clickair de [10-20%].

1.2. Barcelona- Roma

95. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y el aeropuerto Fiumicino de Roma, las cuotas de mercado de las Partes y de sus competidores en la ruta Barcelona-Roma correspondientes a las tres últimas temporadas IATA son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Com- binada	AZ+XM	N. Pasaj.
BCN/ FCO	Cuotas Merc. (pasaj.)	Ver. 2007	[10- 20%]	[10- 20%]	0%	[10- 20%]	[40- 50%]	[80-90%]	[20-30%]	[350.000- 400.000]
		Inv. 07/08	0%	[10- 20%]	0%	[20- 30%]	[40- 50%]	[80-90%]	[10-20%]	[200.000- 250.000]
		Ver. 2008	0%	[10- 20%]	0%	[20- 30%]	[40- 50%]	[80-90%]	[10-20%]	[500.000- 550.000]
	Frec.	Ver. 2007				21	20	41	27	
		Inv. 07/08				21	21	42	23	
		Ver. 2008				16	21	37	28	
		Inv. 08/09				12	16	28	21	

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia) IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum) XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), AZ+XM (Alitalia + Alitalia Express)

96. La concentración da lugar en esta ruta a solapamientos muy significativos (Vueling, [40-50%] y Clickair [20-30%], ventas de Iberia en vuelos de Clickair, [10-20%]) y a una cuota combinada de las Partes muy elevada ([80-90%])⁴⁸. Tras la concentración, el único competidor de las Partes sería Alitalia con una cuota de mercado decreciente que ha pasado del [20-30%] en la temporada IATA verano 07 al [10-20%] en la temporada IATA verano 08.
97. Con respecto al número de frecuencias del que disponen las Partes (16 + 21 en IATA verano 08 y 12 + 16 en IATA invierno 08-09) se observa que es notablemente superior al de Alitalia (28 en IATA verano 08 y 21 en IATA invierno 08-09). Además, esta última transporta en esta ruta un número significativo de pasajeros en conexión, por lo que el número de slots de los que dispone no es necesariamente representativo de su posición en la ruta Barcelona-Roma. Según la Notificante, Spanair ha solicitado [30-40] slots en esta ruta para la temporada verano 09 y se le habrían adjudicado [20-30]. Ya se han indicado las razones por las que esta información no puede considerarse definitiva. Si bien este dato pone de manifiesto el interés de Spanair por operar en esta ruta en la temporada verano 09, por sí sólo, no permite en primera fase eliminar las serias dudas que la operación genera en relación con esta ruta.

⁴⁸ Temporada IATA verano 08. También en la temporada IATA invierno 07/08 el solapamiento es significativo y la cuota combinada muy elevada.

98. A lo anterior cabe añadir que Vueling y Clickair comparten un modelo de negocio muy similar, que difiere del de una aerolínea tradicional como es Alitalia, y que pueden considerarse competidores inmediatos, en especial con respecto a los pasajeros que adquieren su billete en España donde Alitalia goza de menor implantación. Concretamente, el flujo del tráfico en esta ruta atendiendo al origen de las ventas ("OV") es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BCN/	% OV España	% OV Europa	% OV España	% OV Europa
FCO	43,9	50,7	49,0	52,4

Fuente: notificación (datos MIDT)

99. Tanto en el aeropuerto de Fiumicino en Roma como en el aeropuerto de El Prat de Barcelona existen limitaciones en cuanto a la disponibilidad de slots en las horas de mayor demanda.
100. Por consiguiente, la concentración da lugar a solapamientos significativos, a una elevada cuota combinada de las Partes y a la unión de dos competidores inmediatos en una ruta que presenta barreras de entrada.
101. Si se tomara en consideración los vuelos de Ryanair entre Girona y Ciampino las Partes tendrían una cuota combinada de [50-60%], la cuota de Alitalia sería de [10-20%] y la de Ryanair de [30-40%]⁴⁹. Esta última opera con 18 frecuencias en la temporada IATA verano 08 y con 21 en la temporada invierno 08-09.
102. Incluso en la hipótesis de que el mercado relevante incluyera los vuelos con origen en el aeropuerto remoto de Girona, la operación seguiría teniendo como resultado solapamientos significativos ([20-30%], Vueling, [10-20%] Clickair, [5-10%] ventas de Iberia en vuelos de Clickair⁵⁰), una cuota combinada elevada (50-60% en IATA verano 08) y la unión de dos competidores inmediatos con un modelo de negocio de bajo coste muy similar que presenta particularidades, como la puesta a disposición de los clientes de tarifas flexibles, y que, a diferencia de Ryanair, vuelan desde aeropuertos principales. No cabe considerar que Ryanair vaya a ejercer una presión competitiva inmediata sobre las Partes dado que opera desde un aeropuerto remoto y, según la investigación de mercado, no constituye una alternativa válida para una parte significativa de clientes.
103. Por consiguiente, en atención a sus efectos sobre esta ruta, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.3. Barcelona-Niza

104. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Niza, las cuotas de mercado de las Partes y de sus competidores en la ruta Barcelona-

⁴⁹ Temporada IATA verano 08. En la temporada IATA invierno 07-08, la cuota combinada de las Partes era de [50-60%], la de Alitalia [10-20%] y la de Ryanair [30-40%].

⁵⁰ Temporada IATA verano 08. En la temporada IATA invierno 07-08, Vueling [20-30%], Clickair [10-20%], [5-10%] ventas de Iberia en vuelos de Clickair.

Niza correspondientes a las tres últimas temporadas IATA son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Combinada	N. Pasaj.
BCN/ NCE	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[80- 90%]	0%	[10-20%]	[90-100%]	[20.000- 40.000]
		Inv. 07/08	0%	[50- 60%]	0%	[40-50%]	[90-100%]	[20.000- 40.000]
		Ver. 2008	0%	[50- 60%]	0%	[40-50%]	[90-100%]	[40.000- 60.000]
	Frecuencias	Ver. 2007		22		4	26	
		Inv. 07/08		21		4	25	
		Ver. 2008		19		4	23	
		Inv. 08/09		19		4	23	

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia) IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum) XG (Clickair), VY (Vueling).

105. La concentración da lugar a un monopolio en esta ruta en la que se solapan las actividades de Air Nostrum ([50-60%], IATA verano 08 y [50-60%] IATA invierno 07/08) y las de Vueling ([40-50%] IATA verano 08 y [40-50%] IATA invierno 07-08). De los datos que constan en la notificación y que se refieren a las últimas 6 temporadas IATA se desprende que esta ruta ha sido tradicionalmente operada en solitario por Air Nostrum hasta la temporada IATA verano 07 cuando se produce la entrada de Vueling y la cuota de Air Nostrum comienza a erosionarse.
106. El flujo del tráfico en esta ruta atendiendo al origen de las ventas ("OV") es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BCN/ NCE	% OV España	% OV Europa	% OV España	% OV Europa
	35,5	58,8	40,2	50,8

Fuente: notificación (datos MIDT)

107. Si bien el aeropuerto de Niza es un aeropuerto en el que, según la notificación, no hay limitaciones de capacidad, sí se registran dificultades para obtener slots durante las horas de mayor demanda en el aeropuerto de El Prat de Barcelona.
108. Por consiguiente, la concentración genera con respecto a esta ruta serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.4. Barcelona- Atenas

109. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Atenas, las cuotas de mercado de las Partes y de sus competidores en la ruta Barcelona-Atenas correspondientes a las tres últimas temporadas IATA son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	UX	N. Pasaj.
BCN/ ATH	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	[60-70%]	0%	0%	0%	[30-40%]	[90-100%]	0%	[60.000-80.000]
		Inv. 07/08	0%	[10-20%]	0%	[20-30%]	[60-70%]	[90-100%]	0%	[20.000-40.000]
		Ver. 2008	0%	[10-20%]	0%	[20-30%]	[60-70%]	[90-100%]	[0-5%]	[60.000-80.000]
	Frecuencias	Ver. 2007	6				3	9		
		Inv. 07/08				3	3	6		
		Ver. 2008				3	4	7		
		Inv. 08/09				2	3	5		

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia) IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum) XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa)

110. Como puede observarse, la concentración notificada da lugar en esta ruta a solapamientos muy significativos (Vueling, [60-70%], Clickair [20-30%], ventas de Iberia en vuelos de Clickair, [10-20%]) y a una cuota combinada de las Partes muy elevada ([90-100%])⁵¹. Tras la concentración, el único competidor de las Partes sería Air Europa cuya cuota estimada en la temporada IATA verano es del [0-5%].
111. Las Partes han operado en esta ruta con 7 frecuencias semanales (3+4) en la temporada IATA verano 08 y en la presente temporada IATA invierno 08-09 operan con 6 frecuencias (2+3). Air Europa habría dejado de operar durante esta temporada y, según la Notificante, habría obtenido derecho para operar con [0-5] frecuencias en la temporada IATA verano 09.
112. La Notificante señala que Aegean ha comenzado a comercializar para la temporada IATA verano 09 vuelos con 5 frecuencias semanales en esta ruta y que Vueling prevé operar el próximo verano con una frecuencia semanal menos. La reducción de frecuencias de Vueling se produce en el contexto de la concentración.
113. El flujo del tráfico en esta ruta atendiendo al origen de las ventas ("OV") es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BCN/ ATH	% OV España	% OV Europa	% OV España	% OV Europa
	33,8	63,4	45,2	51

Fuente: notificación (datos MIDT)

114. La concentración tiene como resultado un quasi monopolio que elimina a un competidor muy agresivo como ha sido Vueling y combina las actividades de dos

⁵¹ Temporada IATA verano 08. También en la temporada IATA invierno 07-08 el solapamiento es significativo y la cuota combinada muy elevada.

competidores que pueden considerarse inmediatos ya que tienen un modelo de negocio de bajo coste muy similar. La futura presión competitiva que pudiera ejercer Aegean sobre las Partes no puede determinarse de forma exacta en el análisis en primera fase ya que no hay datos disponibles pero, en cualquier caso, en las circunstancias descritas, no parece suficiente para contrarrestar los efectos de la operación.

115. Por tanto, atendiendo a sus efectos sobre esta ruta, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.5 Madrid-Venecia

116. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de Madrid-Barajas y el aeropuerto Marco Polo de Venecia, las cuotas de mercado de las Partes y de sus competidores en la ruta Madrid-Venecia correspondientes a las tres últimas temporadas IATA son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Combinada	UX	8I	N. Pasaj.
MAD/ VCE	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	[40-50%]	0%	0%	[40-50%]	[80-90%]	[0-5%]	[10-20%]	[100.000-150.000]
		Inv. 07/08	[50-60%]	0%	0%	[40-50%]	[90-100%]	0%	0%	[80.000-100.000]
		Ver. 2008	[40-50%]	0%	0%	[40-50%]	[90-100%]	[10-20%]	0%	[150.000-200.000]
	Frecuencias	Ver. 2007	25			7	32		5	
		Inv. 07/08	23			7	30		5	
		Ver. 2008	26			7	33	4		
		Inv. 08/09	26			7	33	3		

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), YW (Air Nostrum) XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), 8I (MyAir)

117. Como puede observarse, la concentración notificada da lugar en esta ruta a solapamientos muy significativos (Vueling, [40-50%], Iberia [40-50%], verano 08) y a una cuota combinada de las Partes del [90-100%] durante la temporada IATA verano 08, que alcanza el [90-100%] en la temporada IATA de invierno 07-08. Destaca la presencia estacional de Air Europa en esta ruta desde la temporada IATA verano 07 y su capacidad de adquirir cuota pasando del [0-5%] en la temporada IATA verano 07 al [10-20%] en la temporada IATA verano 08. En el pasado MyAir estaba presente también en esta ruta durante todo el año pero se retira en la temporada IATA de invierno 07-08. Tras la concentración, las Partes tendrían únicamente un competidor, Air Europa, que opera de forma estacional y cuya cuota en la temporada IATA verano 08 es del [10-20%].
118. El número de frecuencias de las Partes es muy elevado (26, Iberia + 7, Vueling en IATA verano 08 y en IATA invierno 08-09) si se compara con el de Air Europa (4 en IATA verano 08 y 3 en IATA invierno 08-094). No obstante, hay una cantidad significativa de pasajeros en conexión que utilizan los servicios de Iberia, por lo que el

número de slots de los que ésta dispone no es representativo de su importancia en esta ruta. La Notificante indica que easyJet y MyAir han obtenido los slots necesarios para operar en esta ruta con [0-5] y [10-20] frecuencias semanales respectivamente en la temporada IATA verano 09. Ya se han indicado las razones por las que este dato no puede considerarse definitivo. Sí muestra en cambio el interés que presenta esta ruta para los competidores citados.

119. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
MAD/ VCE	% OV España	% OV Europa	% OV España	% OV Europa
	57,5	38,3	62,1	31,8

Fuente: notificación (datos MIDT)

120. Según la Notificante, no existen limitaciones en cuanto a la disponibilidad de slots en el aeropuerto Marco Polo de Venecia. Ya se ha indicado anteriormente que en el aeropuerto de Madrid-Barajas sí se registran, en cambio, limitaciones en materia de disponibilidad de slots durante las horas de mayor demanda.
121. Los datos expuestos muestran, por tanto, que la operación notificada tiene como resultado solapamientos muy significativos y cuotas combinadas muy elevadas en esta ruta. El hecho de que easyJet y Myair muestren interés por operar en ella en la temporada verano 09 no es un hecho determinante ya que el análisis en primera fase no permite predecir el alcance de los efectos de la futura actividad de estas compañías sobre la posición de las Partes en una ruta en la que las ventas se generan mayoritariamente en España.
122. Por consiguiente, cabe concluir que, con respecto a esta ruta, la concentración notificada genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.6 Madrid- Nápoles

123. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Nápoles, las cuotas de las Partes en la ruta Madrid-Nápoles para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

			IB	YW	XG	VY	Combinada	AZ	N. Pasaj.
MAD/ NAP	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[40-50%]	0%	[50-60%]	[90-100%]	0%	[20.000-40.000]
		Inv. 07/08	0%	[20-30%]	0%	[70-80%]	[90-100%]	[0-5%]	[20.000-40.000]
		Ver. 2008	0%	[30-40%]	0%	[60-70%]	[90-100%]	0%	[20.000-40.000]
	Frecuencias	Ver. 2007		7		3	10		
		Inv. 07/08		7		5	12		
		Ver. 2008		7		4	11		
		Inv. 08/09		6		3	9		

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), YW (Air Nostrum) XG (Clickair), VY (Vueling), AZ (Alitalia)

124. La concentración notificada da lugar en esta ruta a solapamientos muy significativos (Vueling, [60-70%], Air Nostrum [30-40%])⁵² y tiene como resultado un monopolio.
125. Destaca la presencia puntual de Alitalia en esta ruta durante la temporada IATA invierno 07-08. La Notificante indica que easyJet ha obtenido slots para operar esta ruta en la temporada IATA verano 09 con [5-10] frecuencias semanales. Ya se han indicado los motivos por los que este tipo de información se considera sólo indicativa del interés de easyJet por esta ruta. En un análisis en primera fase no basta para contrarrestar los efectos de la creación de un monopolio.
126. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
MAD/ NAP	% OV España	% OV Europa	% OV España	% OV Europa
	39,9	55,9	48,5	43,3

Fuente: notificación (datos MIDT)

127. Ya se ha indicado anteriormente que existen algunas limitaciones para la obtención de slots en horas punta, tanto en el aeropuerto de Madrid-Barajas como en el de Nápoles.
128. Vistos sus efectos en esta ruta la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

⁵² Temporada IATA verano 08. El solapamiento en la temporada IATA invierno 07/08 es similar.

1.7 Barcelona-Málaga

129. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Málaga, las cuotas de las Partes en la ruta Barcelona-Málaga para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	JK	Resto	N. Pasaj.
BCN/ AGP	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[10-20%]	0%	[30-40%]	[20-30%]	[70-80%]	[30-40%]	0%	450.000-500.000]
		Inv. 07/08	0%	[10-20%]	0%	[30-40%]	[20-30%]	[70-80%]	[20-30%]	0%	[250.000-300.000]
		Ver. 2008	0%	[10-20%]	0%	[30-40%]	[10-20%]	[60-70%]	[30-40%]	[0-5%]	[350.000-400.000]
	Frecuencias	Ver. 2007				35	14	49	30		
		Inv. 07/08				28	14	42	24		
		Ver. 2008				21	7	28	26		
		Inv. 08/09				19	7	26	22		

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum) XG (Clickair), VY (Vueling), JK (Spanair).

130. Como puede observarse, la concentración notificada da lugar en esta ruta a solapamientos muy significativos (Vueling, [10-20%], Clickair [30-40%], billetes vendidos por Iberia en aviones de Clickair, [10-20%])⁵³ y a una cuota combinada de las Partes muy elevada ([60-70%]), aunque en ligero descenso. Tras la concentración, las Partes tendrían un único competidor, Spanair. En la temporada IATA verano 08 Spanair ha reforzado ligeramente su cuota con respecto a la temporada IATA invierno 07-08 y a la de verano 07. Otros competidores han operado algún vuelo en esta ruta de forma ocasional y no estable durante la temporada IATA verano 08.
131. Durante la temporada IATA verano 08 las Partes han operado con 28 frecuencias semanales. En la presente temporada operan con 26 frecuencias. Por su parte Spanair ha pasado de 26 frecuencias a 22. Spanair transporta pasajeros en conexión, razón por la cual el número de frecuencias no es completamente representativo de su posición en la ruta Barcelona-Málaga.
132. Como se ha explicado, Vueling y Clickair son considerados competidores inmediatos.
133. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") en esta ruta es el siguiente:

⁵³ Temporada IATA verano 08. El solapamiento en la temporada IATA invierno 07/08 es similar.

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BCN/	% OV Málaga	% OV Barcelona	% OV Málaga	% OV Barcelona
AGP	48,7	49	49,2	47,4

Fuente: notificación (datos MIDT)

134. Existen limitaciones para la obtención de slots en las horas de mayor demanda en el aeropuerto de Málaga durante la temporada de verano y también en el de El Prat de Barcelona durante todo el año.
135. Tomando en consideración la importancia del solapamiento que se produce en esta ruta, la elevada cuota combinada de las Partes, el hecho de que la operación combina dos competidores inmediatos, así como la existencia de barreras de entrada, cabe concluir que, atendiendo a sus efectos sobre esta ruta, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.8. Barcelona- Santiago de Compostela

136. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Santiago de Compostela, las cuotas de las Partes en la ruta Barcelona-Santiago de Compostela para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	JK	FR	N. Pasaj.
BCN/ SCQ	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[20-30%]	0%	[30-40%]	[30-40%]	[80-90%]	[10-20%]		150.000-200.000]
		Inv. 07/08	0%	[10-20%]	0%	[20-30%]	[40-50%]	[80-90%]	[10-20%]		[100.000-150.000]
		Ver. 2008	0%	[10-20%]	0%	[30-40%]	[30-40%]	[80-90%]	[10-20%]		[150.000-200.000]
	Frec.	Ver. 2007				14	13	27	6		
		Inv. 07/08				14	14	28	6		
		Ver. 2008				12	7	19	6		
		Inv. 08/09				7	7	14	7	7	

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum) XG (Clickair), VY (Vueling), JK (Spanair), FR (Ryanair).

137. La concentración notificada da lugar en esta ruta a solapamientos muy significativos (Vueling, [30-40%], Clickair [30-40%], billetes vendidos por Iberia en aviones de Clickair, [10-20%]) y a una cuota combinada de las Partes muy elevada ([80-90%]) durante la temporada IATA verano 08. Tras la concentración, las Partes tendrían un único competidor, Spanair, con una cuota del [10-20%] en la temporada IATA verano 08. La tabla muestra un incremento del [5-10%] de la cuota de Spanair durante las tres últimas temporadas IATA y una reducción equivalente de la cuota combinada de las Partes. En la temporada IATA verano 08 las Partes disponían de slots para operar con 19 frecuencias diarias, que se reducen a 14 durante la temporada IATA invierno 08-09.

Spanair operó con 6 frecuencias en la temporada IATA verano 08 y con 7 frecuencias en la presente temporada IATA invierno 08-09.

138. Por las razones apuntadas con anterioridad, Vueling y Clickair son considerados en esta ruta competidores inmediatos.
139. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") en esta ruta es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BCN/	% OV Barcelona	% OV Santiago	% OV Barcelona	% OV Santiago
SCQ	49,9	47,3	50,9	46,0

Fuente: notificación (datos MIDT)

140. Existen limitaciones para la obtención de slots en las horas de mayor demanda en el aeropuerto de El Prat de Barcelona. No hay problemas de capacidad en el aeropuerto de Santiago de Compostela.
141. Por tanto, la operación da lugar a solapamientos significativos y a una cuota de mercado muy elevada en una ruta en la que existen barreras de entrada. Además, combina la actividad de los dos competidores más inmediatos. Según la Notificante se estaría produciendo una reducción de la actividad de Clickair en esta ruta (de [10-20] frecuencias semanales se pasaría a [5-10]) y Ryanair habría comenzado a operar desde el aeropuerto de Girona. No hay todavía datos disponibles que permitan medir el impacto sobre la posición de las Partes de estos acontecimientos. En cualquier caso, la reducción de la actividad de Clickair se produce en el contexto de la concentración y la presión competitiva que Ryanair pueda ejercer sobre las Partes no es inmediata ya que opera desde el aeropuerto remoto de Girona que, como se ha indicado, según los resultados de la investigación en primera fase, no es una alternativa viable para una parte significativa de clientes. Por consiguiente, estos factores no pueden incidir de forma significativa en la situación descrita.
142. El resultado de la investigación en primera fase indica, por tanto, que la operación, atendiendo a sus efectos en esta ruta, genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.9. Barcelona-Sevilla

143. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Sevilla, las cuotas de las Partes en la ruta Barcelona-Sevilla para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

		IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	UX	JK	FR	N. Pasaj.	
BCN/ SVQ	Cuotas Mercado (pasaj.)	Ver. 2007	0%	[10-20%]	0%	[20-30%]	[30-40%]	[70-80%]	[5-10%]	[10-20%]	[650.000-700.000]	
		Inv. 07/08	0%	[10-20%]	0%	[20-30%]	[30-40%]	[70-80%]	[5-10%]	[10-20%]	[400.000-450.000]	
		Ver. 2008	0%	[10-20%]	0%	[20-30%]	[30-40%]	[70-80%]	[0-5%]	[10-20%]	[550.000-600.000]	
	Frec.	Ver. 2007				35	28	63	7	25		
		Inv. 07/08				35	28	63	7	28		
		Ver. 2008				35	25	60	7	30		
		Inv. 08/09				24	30	54		29	14	

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), JK (Spanair), FR (Ryanair).

144. La concentración notificada da lugar en esta ruta a solapamientos muy significativos (Vueling, [30-40%], Clickair [20-30%], billetes vendidos por Iberia en aviones de Clickair, [10-20%]) y a una cuota combinada de las Partes muy elevada ([70-80%]) durante la temporada IATA verano 08. La observación de las tres últimas temporadas IATA, no permite apreciar cambios destacables en la posición de mercado de las Partes. Tras la concentración, las Partes competirían con Spanair, cuya cuota en la temporada IATA verano 08 es de [10-20%]. La cuota de Spanair ha experimentado una ligera progresión desde la temporada IATA verano 07 ([10-20%], [10-20%], [10-20%]). Las Partes también competirían con Air Europa cuya cuota en la temporada IATA verano 08 es de sólo [0-5%]. La cuota de Air Europa en esta ruta está en regresión ([5-10%], [5-10%], [0-5%]) y no dispone de slots para la temporada IATA invierno 08-09 ni para la temporada IATA verano 09.
145. Las Partes acumulan un número de slots muy significativo ([30-40]+[20-30] en IATA verano 08 y [20-30] + [30-40] en IATA invierno 08-09⁵⁴) en comparación con los de Spanair ([30-40] en IATA verano 08 y [20-30] en IATA invierno 08-09). Esta última transporta algunos pasajeros en conexión.
146. Vueling y Clickair son considerados en esta ruta competidores inmediatos.
147. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") en esta ruta es el siguiente:

⁵⁴ Air Nostrum opera con aviones de reducido tamaño y muchas frecuencias, si atendemos sólo al número de frecuencias se podría estar sobreestimando su importancia en esta ruta.

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BCN/	% OV Barcelona	% OV Sevilla	% OV Barcelona	% OV Sevilla
SVQ	53,2	45,1	54,4	43,9

Fuente: notificación (datos MIDT)

148. En el aeropuerto de Sevilla no hay problemas de capacidad. En cambio, sí existen limitaciones para la obtención de slots en las horas de mayor demanda en el aeropuerto de El Prat de Barcelona.
149. Por tanto, también en esta ruta, en la que existen algunas barreras de entrada, la operación da lugar a solapamientos muy significativos y a una cuota de mercado muy elevada. Además, combina la actividad de los dos competidores más inmediatos. Según la Notificante se estaría produciendo una reducción de la actividad de Clickair en esta ruta (de [30-40] frecuencias semanales se pasaría a [20-30]) y Ryanair habría comenzado a operar desde el aeropuerto de Girona. No hay todavía datos disponibles que permitan medir el impacto sobre la posición de las Partes de estos acontecimientos. En cualquier caso, la reducción de la actividad de Clickair se produce en el contexto de la concentración y la presión competitiva que Ryanair pueda ejercer sobre las Partes no es inmediata ya que opera desde un aeropuerto remoto que, como se ha indicado, según los resultados de la investigación en primera fase, no constituye una alternativa viable para una parte importante de clientes. Por consiguiente, estos factores no pueden incidir de forma significativa en la situación descrita.
150. El resultado de la investigación en primera fase indica, por tanto, que la operación, atendiendo a sus efectos en esta ruta, genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.10. Bilbao-Sevilla

151. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de Bilbao y Sevilla, las cuotas de las Partes en la ruta Bilbao-Sevilla para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

			IB	YW	XG	VY	Combinada	N. Pasaj.
BIO/ SVQ	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[90- 100%]	0%	0%	[90-100%]	[60.000- 80.000]
		Inv. 07/08	0%	[50- 60%]	0%	[40- 50%]	[90-100%]	[40.000- 60.000]
		Ver. 2008	0%	[50- 60%]	0%	[50- 60%]	[90-100%]	[100.000- 150.000]
	Frecuencias	Ver. 2007		27		NS	NS	
		Inv. 07/08		26		7	33	
		Ver. 2008		27		7	34	
		Inv. 08/09		30		7	37	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling).

152. Se observa que la operación notificada da lugar en esta ruta a un monopolio y a la eliminación de Vueling como único competidor del operador tradicional Iberia/Air Nostrum.

153. El flujo del tráfico en esta ruta es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BIO/ SVQ	% OV Bilbao	% OV Sevilla	% OV Bilbao	% OV Sevilla
	58,9	38,7	63,1	34,8

Fuente: notificación (datos MIDT)

154. Existen restricciones con respecto a la disponibilidad de slots en el aeropuerto de Bilbao en las horas de mayor demanda para vuelos de salida durante todo el año. No hay problemas de capacidad en el aeropuerto de Sevilla.

155. Atendiendo a sus efectos en esta ruta, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.11 Sevilla-Valencia

156. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de Sevilla y Valencia, las cuotas de las Partes en la ruta Sevilla-Valencia para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

			IB	YW	XG	VY	Combinada	UX	N. Pasaj.
SVQ/ VLC	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[50- 60%]	0%	[40- 50%]	[90-100%]	0%	[150.000- 200.000]
		Inv. 07/08	0%	[50- 60%]	0%	[40- 50%]	[90-100%]	[0-5%]	[100.000- 150.000]
		Ver. 2008	0%	[40- 50%]	0%	[50- 60%]	[90-100%]	0%	[150.000- 200.000]
	Frecuencias	Ver. 2007		38		13	51		
		Inv. 07/08		39		7	46		
		Ver. 2008		42		14	56		
		Inv. 08/09		39		14	53		

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa).

157. Se observa que la operación notificada da lugar en esta ruta a un monopolio y a la eliminación de Vueling como único competidor del operador tradicional Iberia/Air Nostrum. La tabla permite también constatar un intento fallido de entrada en esta ruta en la temporada IATA invierno 07-08 por parte de Air Europa.

158. El flujo del tráfico en esta ruta es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
SVQ/ VLC	% OV Sevilla	% OV Valencia	% OV Sevilla	% OV Valencia
	45,9	52,2	43,8	54,3

Fuente: notificación (datos MIDT)

159. No hay problemas de capacidad en el aeropuerto de Sevilla. En el aeropuerto de Valencia hay algunas limitaciones en la temporada de verano en las horas de mayor demanda.

160. Atendiendo a sus efectos en esta ruta, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.12 Barcelona-Granada

161. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y el aeropuerto de Granada, las cuotas de mercado de las Partes y de sus competidores en la ruta Barcelona-Granada correspondientes a las tres últimas temporadas IATA son las que se muestran en la siguiente tabla:

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	JK	N. Pasaj.
BCN/ GRX	Cuotas Mercado (pasaj.)	Ver. 2007	[20-30%]	[5-10%]	0%	[10-20%]	[30-40%]	[70-80%]	[20-30%]	[200.000-250.000]
		Inv. 07/08	0%	[10-20%]	0%	[20-30%]	[40-50%]	[80-90%]	[10-20%]	[150.000-200.000]
		Ver. 2008	0%	[10-20%]	0%	[20-30%]	[30-40%]	[80-90%]	[10-20%]	[200.000-250.000]
	Frec.	Ver. 2007				14	13	27	12	
		Inv. 07/08				14	14	28	12	
		Ver. 2008				14	14	28	12	
		Inv. 08/09				12	7	19	12	

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), JK (Spanair).

162. La concentración notificada da lugar en esta ruta a solapamientos muy significativos (Vueling, [30-40%], Clickair [20-30%], billetes vendidos por Iberia en aviones de Clickair, [10-20%]), y a una cuota combinada de las Partes muy elevada ([80-90%]) en la temporada IATA verano 08. La observación de los datos referidos a las tres últimas temporadas muestra una progresión en la cuota de las Partes ([70-80%], [80-90%], [80-90%]). En las temporadas IATA invierno 07-08 e IATA verano 08 han operado en esta ruta con 28 frecuencias semanales, una más que en la temporada IATA verano 07.
163. Tras la concentración, las Partes competirían con Spanair, cuya cuota en la temporada IATA verano 08 es de [10-20%]. La cuota de Spanair durante las últimas tres temporadas IATA se ha reducido ([20-30%], [10-20%], [10-20%]). Su número de frecuencias semanales se ha mantenido estable. Spanair transporta en esta ruta algunos pasajeros en conexión.
164. Vueling y Clickair son considerados en esta ruta competidores inmediatos. Su modelo de negocio de bajo coste difiere del de Spanair que, según la notificación, es una compañía aérea tradicional con un modelo de negocio más parecido al de las compañías de red que al de las compañías de bajo coste.
165. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") en esta ruta es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BCN/ GRX	% OV Barcelona	% OV Granada	% OV Barcelona	% OV Granada
	51,8	45,4	52,2	44,8

Fuente: notificación (datos MIDT)

166. No hay problemas de capacidad en el aeropuerto de Granada. En cambio, existen limitaciones para la obtención de slots en las horas de mayor demanda en el aeropuerto de El Prat de Barcelona.

167. Según la Notificante, Vueling estaría reduciendo su actividad (pasaría de 14 frecuencias semanales a [5-10] frecuencias semanales) al igual que Clickair (pasaría de 7 frecuencias semanales a [5-10] frecuencias semanales). Dichas reducciones se producen en el contexto de la concentración.
168. Por consiguiente, la operación da lugar a solapamientos significativos, elevadas cuotas de mercado y a la combinación de dos competidores inmediatos.
169. En la hipótesis de que el mercado relevante incluyera los vuelos de Ryanair desde Girona, la operación seguiría teniendo como resultado una elevada cuota combinada de las Partes, solapamientos significativos y la combinación de dos competidores inmediatos. Concretamente, la cuota de las Partes sería todavía de [60-70%] ([30-40%] Vueling, [20-30%] Clickair, [10-20%] ventas de Iberia en vuelos de Clickair), la de Spanair de [10-20%] y la Ryanair de [20-30%]. Según la Notificante, esta última habría incrementado su actividad desarrollada desde el aeropuerto de Girona. No hay todavía datos disponibles que permitan medir el impacto de este incremento de actividad y, en cualquier caso, la presión competitiva que ejerce Ryanair sobre las Partes no es inmediata ya que vuela desde el aeropuerto remoto de Girona y, como se ha indicado, la investigación de mercado ha puesto de manifiesto que una parte significativa de clientes no considera sus servicios como una alternativa válida.
170. En conclusión, la investigación en primera fase muestra que, atendiendo a sus efectos en esta ruta, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.13. Barcelona-Oviedo

171. Tomando en consideración los vuelos desde los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Asturias, las cuotas de las Partes en la ruta Barcelona-Oviedo para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	JK	N. Pasaj.
BCN/ OVD	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	[50- 60%]	0%	[5- 10%]	0%	0%	[60-70%]	[30- 40%]	[150.000- 200.000]
		Inv. 07/08	[30- 40%]	[5- 10%]	[5- 10%]	[10- 20%]	0%	[60-70%]	[30- 40%]	[100.000- 150.000]
		Ver. 2008	0%	[10- 20%]	[5- 10%]	[40- 50%]	0%	[70-80%]	[30- 40%]	[150.000- 200.000]
	Frec.	Ver. 2007	19		7			26	12	
		Inv. 07/08	18		6			24	12	
		Ver. 2008			6	12		18	12	
		Inv. 08/09			8	12		20	8	

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), JK (Spanair).

172. La concentración notificada da lugar en esta ruta a solapamientos significativos entre Clickair ([40-50%]), Iberia (debido a la venta de billetes en aviones de Clickair, [10-20%]) y Air Nostrum ([5-10%]) y a una cuota combinada de las Partes muy elevada ([70-80%]) en la temporada IATA verano 08. Iberia abandonó esta ruta pasando a operarla únicamente a través de la venta de billetes en vuelos de Clickair en la temporada IATA invierno 07-08. El vuelo de Air Nostrum, según la Notificante, es únicamente un vuelo de posicionamiento. Las Partes acumulan un número de slots muy significativo ([5-10] + [10-20] en IATA verano 08 y [5-10] + [10-20] en IATA invierno 08-09⁵⁵) en comparación con los de Spanair ([10-20] en IATA verano 08 y [5-10] en IATA invierno 08-09).
173. Los efectos de la operación sobre esta ruta podrían considerarse limitados si se asume, como sugiere la Notificante, que la presión actual que ejercen Iberia (a través de la venta en vuelos de Clickair) y Air Nostrum sobre Clickair es limitada. Este argumento, sin embargo, no es suficiente para descartar la existencia de serias dudas con respecto a los efectos de la operación sobre esta ruta dada la elevada cuota combinada de las Partes, máxime cuando Clickair es una empresa independiente de Iberia. Por otra parte, la tabla muestra que Air Nostrum ha incrementado el número de frecuencias para la temporada IATA invierno 08-09. Además, Spanair, el único competidor de las Partes en esta ruta, ha experimentado una ligera reducción de su cuota durante las tres últimas temporadas IATA ([30-40%], [30-40%], [30-40%]).
174. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") en esta ruta es el siguiente:

⁵⁵ Air Nostrum opera con aviones de reducido tamaño y muchas frecuencias, si atendemos sólo al número de frecuencias se podría estar sobreestimando su importancia en esta ruta.

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BCN/ OVD	% OV Barcelona	% OV Oviedo	% OV Barcelona	% OV Oviedo
	49,4	49	47	50,9

Fuente: notificación (datos MIDT)

175. En el aeropuerto de Asturias no hay problemas de capacidad. En cambio, sí existen limitaciones para la obtención de slots en las horas de mayor demanda en el aeropuerto de El Prat de Barcelona.
176. Atendiendo a sus efectos en esta ruta, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.14. Valencia-Ibiza

177. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de Valencia e Ibiza, las cuotas de las Partes en la ruta Valencia-Ibiza para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

			IB	YW	XG	VY	Combinada	N. Pasaj.
VLC/ IBZ	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[50- 60%]	0%	[40- 50%]	[90-100%]	[80.000- 100.000]
		Inv. 07/08	0%	[90- 100%]	0%	0%	[90-100%]	[20.000- 40.000]
		Ver. 2008	0%	[60- 70%]	0%	[30- 40%]	[90-100%]	[80.000- 100.000]
	Frecuencias	Ver. 2007		38		13	51	
		Inv. 07/08		21		NS	NS	
		Ver. 2008		43		7	50	
		Inv. 08/09		NS		NS	NS	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling).

178. Vueling sólo opera en esta ruta durante el pico de verano (julio y agosto). Air Nostrum opera durante todo el año.
179. La concentración notificada da lugar a solapamientos muy significativos durante los meses de julio y agosto (Vueling, [30-40%] en la temporada IATA verano 08 y [40-50%] en la temporada IATA verano 07) y tiene como resultado la extensión a todo el año de una situación de monopolio, eliminando la competencia que existe durante el periodo de mayor actividad.
180. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") en esta ruta es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
VLC/	% OV Ibiza	% OV Valencia	% OV Ibiza	% OV Valencia
IBZ	44,9	54,3	25	73,5

Fuente: notificación (datos MIDT)

181. En los aeropuertos de Ibiza y Valencia hay limitaciones en materia de disponibilidad de capacidad durante la temporada de verano.
182. Según la Notificante las conexiones entre Valencia e Ibiza por ferry son un medio de transporte sustitutivo del avión en esta ruta. Las razones por las que debe rechazarse este argumento a los efectos de la presente decisión ya han sido expuestas en el apartado referido a la definición de mercado.
183. Lo anterior, unido a la situación de monopolio que resulta de la operación durante los meses de mayor demanda, lleva a concluir que, atendiendo a sus efectos en esta ruta, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.15. Bilbao-Ibiza

184. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de Bilbao e Ibiza, las cuotas de las Partes en la ruta Bilbao-Ibiza para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

			IB	YW	XG	VY	Combinada	UX	JK	N. Pasaj.	
BIO/ IBZ	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[70-80%]	0%	0%	[70-80%]	[5-10%]	[20-30%]	[0-20.000]	
		Inv. 07/08	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0	
		Ver. 2008	0%	[10-20%]	0%	[60-70%]	[70-80%]	[20-30%]	[0-5%]	[20.000-40.000]	
	Frecuencias	Ver. 2007			6		NS	NS			
		Inv. 07/08			NS		NS	NS			
		Ver. 2008			7		3	10	1	1	
		Inv. 08/09			NS		NS	NS	NS	NS	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), JK (Spanair).

185. La ruta Bilbao-Ibiza es una ruta estacional que se opera únicamente en verano (verano).
186. La concentración notificada da lugar a solapamientos significativos durante los meses de julio y agosto (Vueling, [60-70%], Air Nostrum [10-20%], IATA verano 08) y a una cuota combinada muy alta ([70-80%], IATA verano 08). La tabla muestra un deterioro muy notable de la posición de Air Nostrum (cuya cuota habría pasado del [70-80%] al [10-20%]) a raíz de la entrada en esta ruta de Vueling. Tras la concentración las Partes competirían con Air Europa, cuya cuota para la última temporada de verano es de [20-30%] ([5-10%] en el mismo periodo de 2007) y con

Spanair, que sufrió en esta última temporada un empeoramiento significativo de su posición que le llevó a pasar del [20-30%] en la temporada IATA verano de 2007 al [0-5%] en la temporada IATA verano 2008.

187. Las Partes han operado esta ruta con 10 frecuencias semanales durante la temporada IATA verano 08 (7, Air Nostrum⁵⁶+3, Vueling) mientras que Spanair y Air Europa operaban con sólo 1 frecuencia. Según la Notificante, Spanair no habría solicitado slots para la temporada IATA verano 09 y Air Europa tendría adjudicados slots para operar sólo con [0-5] frecuencias semanales.
188. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") en esta ruta es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BIO/ IBZ	% OV Bilbao	% OV Ibiza	% OV Bilbao	% OV Ibiza
			77,6	21,8

Fuente: notificación (datos MIDT)

189. En el aeropuerto de Ibiza hay limitaciones en materia de disponibilidad de slots durante la temporada de verano. Como se ha indicado en anteriores apartados, también en el aeropuerto de Bilbao existen limitaciones, principalmente en los meses de verano pero también en invierno.
190. Si bien los solapamientos en esta ruta son estacionales no por ello son menos relevantes ya que se producen en el periodo de mayor demanda. La presencia de Spanair (que tiende a reducirse) y Air Europa tampoco permite minimizar los efectos de la operación. En cualquier caso, no es suficiente para contrarrestar la elevada cuota combinada de las Partes y la desaparición de un competidor tan agresivo como ha sido Vueling.
191. Por consiguiente, atendiendo a sus efectos sobre esta ruta, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.16. Bilbao-Málaga

192. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de Bilbao y Málaga, las cuotas de las Partes en la ruta Bilbao-Málaga para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

⁵⁶ Ya se ha indicado que Air Nostrum opera con aviones de reducido tamaño, por lo que el número de frecuencias no es representativo de su importancia en una ruta determinada.

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	UX	JK	N. Pasaj.
BIO/ AGP	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[10-20%]	0%	[10-20%]	[30-40%]	[60-70%]	[5-10%]	[20-30%]	[150.000-200.000]
		Inv. 07/08	0%	[10-20%]	0%	[40-50%]	[0-5%]	[60-70%]	[20-30%]	[10-20%]	[60.000-80.000]
		Ver. 2008	0%	[5-10%]	0%	[20-30%]	[30-40%]	[60-70%]	0%	[30-40%]	[150.000-200.000]
	Frecuencias	Ver. 2007				7	6	13	2	3	
		Inv. 07/08				7	NS	NS	2	3	
		Ver. 2008				7	7	14	7		
		Inv. 08/09				NS	NS	NS	NS	NS	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), JK (Spanair).

193. La ruta Bilbao-Málaga ha sido tradicionalmente operada durante todo el año por 4 compañías. Una de ellas, Air Europa, ha dejado de operar en la temporada IATA verano 08. Vueling sólo opera en esta ruta durante la temporada de verano. La concentración notificada da lugar a solapamientos significativos durante la temporada de invierno entre Clickair ([40-50%], IATA invierno 07-08) e Iberia a través de la venta de billetes en aviones operados por Clickair ([10-20%], IATA invierno 07-08, a través de la venta de billetes en aviones de Clickair) y a una cuota combinada de las Partes elevada ([60-70%], IATA, invierno 07-08). También da lugar a solapamientos significativos entre Clickair ([30-40%], IATA verano 08), Iberia a través de la venta de billetes en aviones de Clickair ([5-10%], IATA verano 08) y Vueling ([30-40%], IATA verano 08) durante la temporada de verano y a una cuota combinada de [60-70%] (IATA verano 08). El número de competidores durante esta época, que es la de mayor demanda, se vería reducido de 4 a 2. Tras la concentración las Partes competirían con Spanair. La cuota de esta compañía en la temporada IATA verano 08 es de [30-40%]. El número de frecuencias de las Partes en esta ruta durante la temporada IATA verano 08 (7+7) dobla el número de frecuencias de Spanair, que no habría solicitado slots para la próxima temporada IATA verano 09.
194. Según la Notificante, Vueling habría optado por retirarse de esta ruta en las próximas temporadas, por lo que no se produciría solapamiento. Dicha retirada se produce en el contexto de la concentración.
195. En la temporada de verano, la operación combina las actividades de dos competidores inmediatos en esta ruta, Vueling y Clickair.
196. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") en esta ruta es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
BIO/AGP	% OV Málaga	% OV Bilbao	% OV Málaga	% OV Bilbao
	42,1	56,7	31,1	68,1

Fuente: notificación (datos MIDT)

197. En el aeropuerto de Málaga hay limitaciones en materia de disponibilidad de slots durante la temporada de verano. Como se ha indicado en anteriores apartados, también en el aeropuerto de Bilbao existen limitaciones, principalmente en los meses de verano.
198. Por consiguiente, atendiendo a sus efectos sobre esta ruta, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.17. Sevilla-Ibiza

199. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de Sevilla e Ibiza, las cuotas de las Partes en la ruta Sevilla-Ibiza para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

			IB	YW	XG	VY	Combinada	UX	JK	N. Pasaj.
SVQ/ IBZ	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[90-100%]	0%	0%	[90-100%]	0%	0%	[0-20.000]
		Inv. 07/08	0%	0%	0%	0%	0%	[90-100%]	0%	[0-20.000]
		Ver. 2008	0%	[10-20%]	0%	[80-90%]	[90-100%]	0%	[10-20%]	[20.000-40.000]
	Frecuencias	Ver. 2007		6		NS	NS			
		Inv. 07/08		NS		NS	NS			
		Ver. 2008		5		4	9		1	
		Inv. 08/09		NS		NS	NS		NS	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), JK (Spanair).

200. La ruta Sevilla-Ibiza es una ruta estacional. Sólo Air Europa ha operado en ella durante la temporada IATA invierno 07. Vueling y Air Nostrum operan en esta ruta sólo durante los meses de julio y agosto.
201. La concentración notificada da lugar a solapamientos significativos durante los meses de julio y agosto (Vueling, [80-90%], Air Nostrum [10-20%], IATA verano 08) y a una cuota combinada muy alta ([90-100%], IATA verano 08). La tabla muestra un deterioro muy notable de la posición de Air Nostrum (cuya cuota habría pasado del [90-100%] al [10-20%] si se comparan las temporadas de verano 07 y verano 08) a raíz de la entrada en esta ruta de Vueling. Tras la concentración las Partes competirían con Spanair cuya cuota en la temporada IATA verano 08 es del [10-20%]. El número de frecuencias con el que las Partes operaron en esta ruta durante la última temporada

de verano (5+4)⁵⁷ es muy superior al de Spanair (1). Según la Notificante, Vueling habría solicitado [0-5] slots adicionales para la temporada IATA invierno 09, mientras que Spanair no habría solicitado ninguno.

202. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") en esta ruta es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
SVA/ IBZ	% OV Ibiza	% OV Sevilla	% OV Ibiza	% OV Sevilla
	69,2	30	35,3	63,6

Fuente: notificación (datos MIDT)

203. En el aeropuerto de Ibiza hay limitaciones en materia de disponibilidad de slots durante la temporada de verano. No hay problemas de capacidad en el aeropuerto de Sevilla.
204. Atendiendo principalmente a la elevada cuota de las Partes y a la eliminación de un competidor agresivo como es Vueling, la operación genera con respecto a esta ruta serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.18. Alicante-Ibiza

205. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de Alicante e Ibiza, las cuotas de las Partes en la ruta Alicante-Ibiza para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

			IB	YW	XG	VY	Combinada	N. Pasaj.
ALC/ IBZ	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[90- 100%]	0%	0%	[90-100%]	[0- 20.000]
		Inv. 07/08	0%	[90- 100%]	0%	0%	[90-100%]	[0- 20.000]
		Ver. 2008	0%	[50- 60%]	0%	[40- 50%]	[90-100%]	[20.000- 40.000]
	Frecuencias	Ver. 2007		15		NS	NS	
		Inv. 07/08		2		NS	NS	
		Ver. 2008		15		7	22	
		Inv. 08/09		NS		NS	NS	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair) YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling)

206. Sólo Air Nostrum opera en esta ruta durante todo el año. Vueling ha comenzado a operar durante los meses de julio y agosto en la temporada IATA verano 08.

⁵⁷ Air Nostrum opera con aeronaves de reducido tamaño.

207. La concentración notificada da lugar a solapamientos muy significativos entre Vueling ([40-50%], IATA verano 08) y Air Nostrum ([50-60%], IATA verano 08) durante los meses de julio y agosto que constituyen el pico de verano. Tiene como resultado la reimplantación y extensión a todo el año de la situación de monopolio anterior a la entrada de Vueling en esta ruta en los meses de julio y agosto de 2008.
208. Según la Notificante las conexiones entre Alicante e Ibiza por ferry son un medio de transporte sustitutivo del avión en esta ruta. Las razones por las que debe rechazarse este argumento a los efectos de la presente decisión ya han sido expuestas en el apartado referido a la definición de mercado.
209. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") en esta ruta es el siguiente:

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
ALC/	% OV Alicante	% OV Ibiza	% OV Alicante	% OV Ibiza
IBZ	45,9	52,8	74,7	23,9

Fuente: notificación (datos MIDT)

210. En el aeropuerto de Ibiza hay limitaciones en materia de disponibilidad de slots durante la temporada de verano. En el aeropuerto de Alicante también se registran algunas limitaciones durante los meses de verano.
211. Dada la situación de monopolio que resulta de la operación y la desaparición de un competidor agresivo como ha sido Vueling, la operación genera serias dudas con respecto a esta ruta en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

1.19. Paris-Ibiza

212. Tomando en consideración los vuelos entre el aeropuerto de Ibiza y los aeropuertos de Orly y Charles de Gaulle en París, las cuotas de las Partes en la ruta Paris-Ibiza para las tres últimas temporadas IATA son las siguientes:

			IB	YW	XG	VY	Combinada	U2	N. Pasaj.
IBZ/ CDG y ORY	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[20-30%]	0%	[70-80%]	[90-100%]	0%	[20.000-40.000]
		Inv. 07/08	0%	[90-100%]	0%	0%	[90-100%]	0%	[0-20.000]
		Ver. 2008	0%	[20-30%]	0%	[60-70%]	[80-90%]	[10-20%]	[20.000-40.000]
	Frecuencias	Ver. 2007		7		NS	NS		
		Inv. 07/08		2		NS	NS		
		Ver. 2008		7		7	14	3	
		Inv. 08/09		NS		NS	NS	-	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), U2 (easyJet).

213. Sólo Air Nostrum opera en esta ruta durante todo el año. Vueling opera sólo durante los meses de julio y agosto.

214. La concentración notificada da lugar a solapamientos muy significativos entre Vueling ([60-70%], IATA verano 08) y Air Nostrum ([20-30%], IATA verano 08) durante los meses de julio y agosto y a una cuota combinada muy elevada ([80-90%]). Destaca la entrada en esta ruta de easyJet en la temporada verano 08 y su capacidad para hacerse con un [10-20%] del mercado, con la consiguiente pérdida de cuota con respecto a la temporada anterior de verano por parte de Air Nostrum y Vueling. El número de frecuencias con el que ha operado esta compañía en la temporada IATA verano 08 es muy limitado (3) en comparación con el de las Partes (7+7)⁵⁸.

215. El flujo del tráfico atendiendo al origen de las ventas ("OV") en esta ruta es el siguiente:

⁵⁸ Air Nostrum opera con aeronaves de reducido tamaño. El número de frecuencias no es representativo de su posición en el mercado.

Origen del tráfico				
Ruta	Inv. 07/08		Ver. 08	
IBZ/ CDG y ORY	% OV España	% OV Europa	% OV España	% OV Europa
		29,7	68,8	7,9

Fuente: notificación (datos MIDT)

216. En el aeropuerto de Ibiza hay limitaciones en materia de disponibilidad de slots durante la temporada de verano. En los aeropuertos principales de París se registra congestión durante todo el año.
217. Según la Notificante, Transavia France habría obtenido slots para operar esta ruta con [0-5] frecuencias semanales en la temporada IATA verano 09. Por su parte easyJet habría obtenido [0-5] slots, es decir, [0-5] que la temporada anterior de verano. No hay todavía datos disponibles que permitan medir el impacto sobre la posición de las Partes de estos acontecimientos. La posible entrada de Transavia en esta ruta no permite compensar los efectos de la operación dada la existencia de barreras de entrada, solapamientos muy significativos y una cuota combinada muy elevada.
218. Por consiguiente, atendiendo a sus efectos en la ruta París-Ibiza-, la operación genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

2. Rutas en las que la operación no da lugar a serias dudas

219. La investigación de la Comisión muestra que la operación propuesta no genera serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común en el resto de rutas en las que se dan solapamientos entre las actividades de las Partes.
220. Dichas rutas son las indicadas a continuación (temporada IATA verano 08):
- Barcelona-Milán
 - Barcelona-París
 - Barcelona-Ámsterdam
 - Barcelona-Lisboa
 - Barcelona-Bruselas
 - Barcelona-Ibiza
 - Barcelona-Madrid
 - Barcelona-Mahón
 - Barcelona-Palma de Mallorca
 - Madrid-Milán
 - Madrid-Roma
 - Madrid-Lisboa
 - Madrid-París
 - Madrid-Ibiza
 - Madrid-Las Palmas G.C.
 - Madrid-Mahón
 - Madrid-Tenerife
 - Sevilla-Las Palmas G.C.
 - Ibiza-Milán

221. En general, en estas rutas se observa que, o bien la cuota de mercado no es significativamente elevada y existen competidores alternativos capaces de ejercer

suficiente presión competitiva sobre las Partes, o bien, si la cuota de mercado combinada de las Partes es relativamente elevada, existen suficientes competidores alternativos como para asegurar que las rutas permanecerán competitivas tras la operación de concentración. El análisis detallado de dichas rutas se realiza a continuación.

2.1. Barcelona-Milán

222. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre el aeropuerto de El Prat de Barcelona y los aeropuertos de Malpensa y Linate (Milán), las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	AZ+ XM	U2	Resto	N. Pasaj.
BCN/ MXP y LIN	Cuotas Merc. (pasaj.)	Ver. 2007	[30-40%]	0%	0%	0%	[30-40%]	[60-70%]	[20-30%]	[0-5%]	[0-2%]	[300.000-350.000]
		Inv. 07/08	[30-40%]	0%	0%	0%	[20-30%]	[60-70%]	[20-30%]	[10-20%]	[0-5%]	[200.000-250.000]
		Ver. 2008	0%	[10-20%]	0%	[10-20%]	[20-30%]	[60-70%]	[20-30%]	[10-20%]	0%	[300.000-350.000]
	Frec.	Ver. 2007	26				14	40	28	5		
		Inv. 07/08	20				14	34	28	7		
		Ver. 2008				14	14	28	19	14		
		Inv. 08/09				14	10	24	19	14		

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), AZ (Alitalia), XM (Alitalia Express), U2 (easyJet).

223. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [60-70%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [60-70%] en la temporada IATA verano 08. Aun siendo unas cuotas de mercado altas, tras la concentración otros dos operadores significativos seguirán operando la ruta, Alitalia y Alitalia Express ([20-30%]/[20-30%]) y easyJet ([10-20%]/[10-20%]). Hay que destacar que easyJet tenía una posición muy débil hace tan solo un año y medio, cuando era prácticamente un entrante marginal, y que en este breve período ha conseguido una cuota de mercado significativa, lo cual se refleja en el progresivo deterioro de la cuota de mercado tanto de las Partes como del otro competidor. Por otra parte, Alitalia es reconocida en Italia, donde se venden la mayoría (alrededor del 63%) de los billetes.

224. Además, en términos de frecuencias semanales, no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo, ya que tanto Alitalia como easyJet disponen también de una alta frecuencia de vuelos, representando cerca del 60% de las frecuencias, aunque Alitalia transporte en esta ruta un número significativo de pasajeros en conexión.

225. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.2. Barcelona-París

226. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y los aeropuertos de Orly y Charles de Gaulle en París, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Combinada	AF	U2	Resto	N. Pasaj.
BCN/ CDG y ORY	Cuotas Mercado (pasaj.)	Ver. 2007	[30-40%]	0%	0%	[20-30%]	[50-60%]	[30-40%]	[5-10%]	[5-10%]	[750.000-800.000]
		Inv. 07/08	[20-30%]	0%	0%	[30-40%]	[60-70%]	[20-30%]	[5-10%]	[0-5%]	[450.000-500.000]
		Ver. 2008	[30-40%]	0%	0%	[20-30%]	[60-70%]	[20-30%]	[5-10%]	[0-5%]	[1.000.000-1.100.000]
	Frec.	Ver. 2007	48			23	71	62	8	14	
		Inv. 07/08	47			35	82	62	7	14	
		Ver. 2008	49			34	83	62	8		
		Inv. 08/09	40			37	77	60	7		

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), AF (Air France), U2 (easyJet).

227. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [60-70%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [60-70%] en la temporada IATA verano 08. Aun siendo unas cuotas de mercado altas, tras la concentración al menos otros dos operadores significativos seguirán operando la ruta, Air France ([20-30%]/[20-30%]) y easyJet ([5-10%]/[5-10%]). Air France tiene un gran reconocimiento de marca en Francia, donde se venden la mayoría (alrededor del 52%) de los billetes, y otras compañías aéreas realizan vuelos regulares en esta ruta con una cuota de mercado del [0-5%].

228. En términos de frecuencias semanales, no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo, ya que Air France, líder en cuanto a frecuencias antes de la operación (aunque transporta en esta ruta un número significativo de pasajeros en conexión), seguirá teniendo un número de frecuencias cercano al de las Partes, y junto con easyJet y otras aerolíneas que ofrecen vuelos regulares, los competidores representarán alrededor del 53% de las frecuencias.

229. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.3. Barcelona-Ámsterdam

230. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Ámsterdam, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	KLM	HV	N. Pasaj.
BCN/ AMS	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[5-10%]	0%	[10-20%]	[20-30%]	[40-50%]	[20-30%]	[20-30%]	[550.000-600.000]
		Inv. 07/08	0%	[5-10%]	0%	[10-20%]	[20-30%]	[40-50%]	[30-40%]	[20-30%]	[250.000-300.000]
		Ver. 2008	0%	[0-5%]	0%	[10-20%]	[20-30%]	[40-50%]	[30-40%]	[20-30%]	[550.000-600.000]
	Frecuencias	Ver. 2007				21	14	35	42	18	
		Inv. 07/08				14	14	28	42	14	
		Ver. 2008				12	14	26	42	21	
		Inv. 08/09				6	12	18	42	14	

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), KLM, HV (Transavia Airlines).

231. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [40-50%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [40-50%] en la temporada IATA verano 08. Tras la concentración otros dos operadores con una significativa presencia seguirán operando la ruta, KLM, el líder en esta ruta antes de la operación ([30-40%]/[30-40%]) y Transavia Airlines, también con cuotas de mercado muy cercanas o superiores a las de las Partes antes de la operación ([20-30%]/[20-30%]). KLM y Transavia Airlines tienen un gran reconocimiento de marca en Holanda, donde se venden la mayoría (alrededor del 65%-70%) de los billetes.
232. En términos de frecuencias semanales, no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo, ya que tanto KLM como Transavia Airlines tienen un alto número de frecuencias representando cerca del 73% de las frecuencias, aunque KLM transporte en esta ruta un número significativo de pasajeros en conexión.
233. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.4. Barcelona-Lisboa

234. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Lisboa, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

		IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	NI	TP	N. Pasaj.	
BCN/ LIS	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[10-20%]	0%	[20-30%]	[30-40%]	[60-70%]	[5-10%]	[20-30%]	[300.000-350.000]
		Inv. 07/08	0%	[5-10%]	0%	[20-30%]	[30-40%]	[60-70%]	0%	[30-40%]	[150.000-200.000]
		Ver. 2008	0%	[0-5%]	0%	[10-20%]	[30-40%]	[50-60%]	0%	[40-50%]	[250.000-300.000]
	Frecuencias	Ver. 2007				14	14	28	17	40	
		Inv. 07/08				14	14	28		42	
		Ver. 2008				7	14	21		40	
		Inv. 08/09				6	11	17		35	

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), NI (Portugalia), TP (TAP Portugal).

235. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [60-70%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [50-60%] en la temporada IATA verano 08. El principal competidor es TAP Portugal, el líder antes de la operación con unas cuotas del [30-40%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [40-50%] en la temporada IATA verano 08. A pesar de que tras la operación solo quedarían dos operadores, hay que destacar la fortaleza de TAP Portugal, que ha incrementado su cuota de mercado del [20-30%] en la temporada IATA verano 07 al [40-50%] en la temporada IATA verano 08. Dicha fortaleza se refleja también en el número de frecuencias semanales: mientras que TAP ofrece 35/40 vuelos semanales (aunque TAP transporta en esta ruta pasajeros en conexión), Vueling ofrece 11/14 y Clickair 6/7.

236. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.5. Barcelona-Bruselas

237. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Zaventem (Bruselas), las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	SN	Resto	N. Pasaj.
BCN/ BRU	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	[30-40%]	0%	0%	0%	[10-20%]	[50-60%]	[40-50%]	0%	[300.000-350.000]
		Inv. 07/08	[20-30%]	[0-5%]	0%	[5-10%]	[10-20%]	[50-60%]	[40-50%]	0%	[150.000-200.000]
		Ver. 2008	0%	[10-20%]	0%	[10-20%]	[10-20%]	[40-50%]	[50-60%]	0%	[300.000-350.000]
	Frecuencias	Ver. 2007	21				7	28	23		
		Inv. 07/08	21				7	28	20		
		Ver. 2008				13	7	20	28	4	
		Inv. 08/09				12	7	19	21		

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), SN (Brussels Airlines).

238. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [50-60%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [40-50%] en la temporada IATA verano 08. El principal competidor es Brussels Airlines, el líder antes de la operación con unas cuotas del [40-50%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [50-60%] en la temporada IATA verano 08. A pesar de que tras la operación solo quedarían dos operadores, hay que destacar la fortaleza de Brussels Airlines, que ha incrementado su cuota de mercado del [40-50%] en la temporada IATA verano 07 al [50-60%] en la temporada IATA verano 08. Dicha fortaleza se refleja también en el número de frecuencias semanales: mientras que Brussels Airlines ofrece 21/28 vuelos semanales, Vueling ofrece 7/7 y Clickair 12/13. La comparación de las frecuencias ofrecidas en las dos últimas temporadas IATA de verano (verano 07 y verano 08) e invierno (invierno 07-08 e invierno 08-09) pone de manifiesto un aumento en el número de frecuencias ofrecidas por Brussels Airlines y una reducción de las ofrecidas por las Partes.
239. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.6. Barcelona-Ibiza

240. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona e Ibiza, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	UX	JK	N. Pasaj.
BCN/ IBZ	Cuotas Mercado (pasaj.)	Ver. 2007	[20-30%]	[0-5%]	[5-10%]	[0-5%]	[20-30%]	[60-70%]	[20-30%]	[10-20%]	[500.000-550.000]
		Inv. 07/08	0%	[10-20%]	[0-5%]	[30-40%]	[0-5%]	[40-50%]	[30-40%]	[10-20%]	[150.000-200.000]
		Ver. 2008	0%	[5-10%]	[0-5%]	[20-30%]	[20-30%]	[50-60%]	[20-30%]	[10-20%]	[450.000-500.000]
	Frec.	Ver. 2007			8	21	5	34	14	18	
		Inv. 07/08			1	21	NS	22	14	10	
		Ver. 2008			5	21	4	30	14	25	
		Inv. 08/09			NS	NS	NS	NS	NS	NS	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), JK (Spanair).

241. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [40-50%] en la temporada invierno 07-08 y del [50-60%] en la temporada verano 08. Sin embargo, al ser esta una ruta eminentemente estacional, el solapamiento es sobre todo importante en verano cuando las cuotas combinadas de las Partes son Iberia [5-10%], Air Nostrum [0-5%], Clickair [20-30%] y Vueling [20-30%]. Tras la concentración otros dos operadores significativos seguirán operando la ruta, Air Europa ([30-40%]/[20-30%]) y Spanair ([10-20%]/[10-20%]).
242. En términos de frecuencias semanales, no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo, ya que tanto los competidores de las Partes tendrán una alta frecuencia de vuelos, representando alrededor del 56% de las frecuencias.
243. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.7. Barcelona-Madrid

244. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Madrid-Barajas, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Combinada	AVE	UX	JK	Resto	N. Pasaj.
BCN/ MAD	Cuotas Mercado (pasaj.)	Ver. 2007	[50-60%]	0%	0%	[10-20%]	[60-70%]	0%	[10-20%]	[20-30%]	0%	[2.500.000-2.600.000]
		Inv. 07/08	[40-50%]	0%	0%	[10-20%]	[50-60%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	0%	[1.900.000-2.000.000]
		Ver. 2008	[20-30%]	0%	0%	[10-20%]	[30-40%]	[40-50%]	[5-10%]	[10-20%]	[0-5%]	[3.100.000-3.200.000]
	Frec.	Ver. 2007	254			48	302		60	155		
		Inv. 07/08	258			45	303		56	130		
		Ver. 2008	208			31	239	141	41	104		
		Inv. 08/09	216			61	277	162	42	74		

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), JK (Spanair).

245. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [50-60%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [30-40%] en la temporada IATA verano 08. La ruta Barcelona-Madrid es un caso especial ya que, junto con la competencia de otras líneas aéreas, el tren de alta velocidad (AVE) ha comenzado sus actividades recientemente. En primer lugar cabe destacar que las Partes tendrán dos líneas aéreas competidoras, Air Europa ([10-20%]/[5-10%]) y Spanair ([10-20%]/[10-20%]), que cuentan con alrededor de un tercio del tráfico aéreo. Por su parte, el AVE ejerce una fuerte presión competitiva, como se observa en su cuota de mercado que ha adquirido en un corto periodo de tiempo ([40-50%]) y en el efecto que ha tenido en las cuotas de mercado de las líneas aéreas y de las Partes en particular, que ha descendido significativamente desde la temporada IATA verano 07 ([60-70%]) a la temporada IATA verano 08 ([30-40%]).

246. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.8. Barcelona-Menorca

247. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Menorca, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	UX	JK	N. Pasaj.
BCN/ MAH	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	[20-30%]	[0-5%]	[5-10%]	[0-5%]	[10-20%]	[50-60%]	[20-30%]	[20-30%]	[450.000-500.000]
		Inv. 07/08	0%	[10-20%]	[5-10%]	[20-30%]	[0-5%]	[40-50%]	[40-50%]	[10-20%]	[100.000-150.000]
		Ver. 2008	0%	[5-10%]	[0-5%]	[20-30%]	[20-30%]	[40-50%]	[20-30%]	[20-30%]	[400.000-450.000]
	Frecuencias	Ver. 2007			9	21	2	32	14	21	
		Inv. 07/08			6	21	NS	27	14	7	
		Ver. 2008				14	4	18	14	17	
		Inv. 08/09				NS	NS	NS	NS	NS	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), JK (Spanair).

248. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [40-50%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [40-50%] en la temporada IATA verano 08. Tras la concentración otros dos operadores con una significativa presencia seguirán operando la ruta, Air Europa, líder en esta ruta antes de la operación ([40-50%]/[20-30%]) y Spanair ([10-20%]/[20-30%]). Al ser esta una ruta eminentemente estacional, el solapamiento es sobre todo importante en verano cuando Vueling incrementa significativamente su presencia.
249. En términos de frecuencias semanales, no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo, ya que los competidores de las Partes tendrán una alta frecuencia de vuelos, representando más de dos tercios de las frecuencias.
250. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.9. Barcelona-Palma de Mallorca

251. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Palma de Mallorca, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	AB	UX	JK	N. Pasaj.
BCN/ PMI	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	[20-30%]	0%	0%	0%	[5-10%]	[30-40%]	[5-10%]	[30-40%]	[20-30%]	[900.000-950.000]
		Inv. 07/08	[10-20%]	[5-10%]	0%	[5-10%]	0%	[20-30%]	[5-10%]	[30-40%]	[20-30%]	[550.000-600.000]
		Ver. 2008	0%	[5-10%]	0%	[10-20%]	[0-5%]	[20-30%]	[5-10%]	[30-40%]	[20-30%]	[850.000-900.000]
	Frecuencias	Ver. 2007	52				16	68	8	39	57	
		Inv. 07/08	48				NS	NS	14	42	45	
		Ver. 2008				34	7	41	8	40	60	
		Inv. 08/09				NS	NS	NS	NS	NS	NS	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), AB (Air Berlin), UX (Air Europa), JK (Spanair).

252. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [20-30%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [20-30%] en la temporada IATA verano 08. Tras la concentración otros tres operadores seguirán operando la ruta, Air Europa ([30-40%]/[30-40%]) y Spanair ([20-30%]/[20-30%]) con una significativa presencia, así como Air Belin ([5-10%]/[5-10%]). Al ser ésta una ruta eminentemente de verano (aunque con un tráfico en invierno no desdeñable), no hay solapamiento de frecuencias en invierno. Además, la adición de cuota de mercado resultante de la operación no es significativo, ya que Vueling únicamente tiene una cuota del [0-5%] mientras que los billetes vendidos por Iberia y operados por Clickair representan el [5-10%].
253. En términos de frecuencias semanales, tanto Air Europa como Spanair tendrán un número de frecuencias similar al de las Partes tras la operación.
254. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.10. Madrid-Milán

255. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre el aeropuerto de Madrid-Barajas y los aeropuertos de Malpensa y Linate (Milán), las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Combinada	UX	AZ+XM	U2	Resto	N. Pasaj.
MAD/ MIL y LIN	Cuotas Merc. (pasaj.)	Ver. 2007	[10-20%]	0%	0%	[20-30%]	[40-50%]	[5-10%]	[20-30%]	[20-30%]	[0-5%]	[350.000-400.000]
		Inv. 07/08	[20-30%]	0%	0%	[10-20%]	[40-50%]	0%	[20-30%]	[20-30%]	[10-20%]	[250.000-300.000]
		Ver. 2008	[30-40%]	0%	0%	[10-20%]	[40-50%]	0%	[10-20%]	[30-40%]	[0-5%]	[350.000-400.000]
	Frec.	Ver. 2007	29			13	42	9	27	14	4	
		Inv. 07/08	33			14	47	7	27	14	4	
		Ver. 2008	39			7	46	7	14	14	2	
		Inv. 08/09	37			7	44		19	14		

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), AZ (Alitalia), XM (Alitalia Express), U2 (easyJet).

256. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [40-50%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [40-50%] en la temporada IATA verano 08. Tras la concentración al menos otros dos operadores significativos seguirán operando la ruta, Alitalia y Alitalia Express ([20-30%]/[10-20%]) y easyJet ([20-30%]/[30-40%]).
257. Respecto al origen del tráfico, hay que destacar que está equilibrado entre Madrid y Milán, y que Alitalia es reconocida en Italia.
258. Si bien las Partes tendrán un elevado número de frecuencias, no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo, ya que tanto Alitalia como easyJet disponen también de una alta frecuencia de vuelos, representando cerca del 43% sobre el total.
259. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.11. Madrid-Roma

260. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de Madrid-Barajas y Fiumicino en Roma, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Combinada	UX	A7	AZ	U2	N. Pasaj.
MAD/ FCO	Cuotas Merc. (pasaj.)	Ver. 2007	[20-30%]	0%	0%	[20-30%]	[50-60%]	[10-20%]	[5-10%]	[10-20%]	[10-20%]	[450.000-500.000]
		Inv. 07/08	[30-40%]	0%	0%	[20-30%]	[50-60%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[300.000-350.000]
		Ver. 2008	[30-40%]	0%	0%	[10-20%]	[50-60%]	[10-20%]	[0-5%]	[10-20%]	[10-20%]	[450.000-500.000]
	Frec.	Ver. 2007	42			14	56	12	8	21	7	
		Inv. 07/08	43			14	57	12	14	20	7	
		Ver. 2008	42			7	49	14	2	21	7	
		Inv. 08/09	36			7	43	14		21	7	

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), A7 (Air plus Comet), AZ (Alitalia), U2 (easyJet).

261. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [50-60%] tanto en la temporada IATA invierno 07-08 como en la temporada IATA verano 08. Tras la concentración, junto con Air plus Comet ([10-20%]/[0-5%]), al menos otros tres operadores significativos seguirán operando la ruta, Air Europa ([10-20%]/[10-20%]), Alitalia ([10-20%]/[10-20%]) y easyJet ([10-20%]/[10-20%]).
262. Respecto al número de frecuencias, las Partes tendrán un elevado número pero no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo, ya que sus competidores disponen también de una alta frecuencia de vuelos, representando alrededor del 50% de las frecuencias.
263. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.12. Madrid-Lisboa

264. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre los aeropuertos de Madrid-Barajas y Lisboa, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Com- binada	U2	NI	TP	Resto	N. Pasaj.
LIS/ MAD	Cuotas Merc. (pasaj.)	Ver. 2007	[30- 40%]	0%	0%	[30- 40%]	[60-70%]	0%	[5- 10%]	[30- 40%]	[0- 5%]	[300.000- 350.000]
		Inv. 07/08	[30- 40%]	0%	0%	[20- 30%]	[50-60%]	[10- 20%]	0%	[20- 30%]	0%	[250.000- 300.000]
		Ver. 2008	[30- 40%]	0%	0%	[20- 30%]	[50-60%]	[10- 20%]	0%	[30- 40%]	0%	[350.000- 400.000]
	Frec.	Ver. 2007	42			13	55			42		
		Inv. 07/08	42			14	56	7		42		
		Ver. 2008	41			14	55	7		42		
		Inv. 08/09	40			13	53	14		42		

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), U2 (easyJet), NI (Portugalia), TP (TAP Portugal).

265. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [50-60%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [50-60%] en la temporada IATA verano 08. Tras la concentración, otros dos operadores significativos seguirán operando la ruta, easyJet ([10-20%]/[10-20%]) y TAP Portugal ([20-30%]/[30-40%]). El hecho de que los competidores de las Partes ejercen una alta presión competitiva se ve reflejado en la disminución de la cuota de mercado combinada desde el [60-70%] en la temporada de verano de 2007 hasta el [50-60%] en el 2008.
266. Las Partes tendrán un elevado número de frecuencias semanales. Sin embargo, hay que tener en cuenta que Iberia transporta en esta ruta más pasajeros en conexión que pasajeros en vuelo directo y que sus competidores disponen también de una alta frecuencia de vuelos, representando alrededor del 50% del total.
267. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.13. Madrid-París

268. Tomando en consideración únicamente los vuelos entre el aeropuerto de Madrid-Barajas y los aeropuertos Charles de Gaulle y Orly de París, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Combinada	UX	AF	A7	U2	N. Pasaj.
MAD/ CDG y ORY	Cuotas Merc. (pasaj.)	Ver. 2007	[20-30%]	0%	0%	[20-30%]	[40-50%]	[10-20%]	[20-30%]	[5-10%]	[5-10%]	[850.000-900.000]
		Inv. 07/08	[20-30%]	0%	0%	[10-20%]	[40-50%]	[10-20%]	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]	[550.000-600.000]
		Ver. 2008	[20-30%]	0%	0%	[10-20%]	[40-50%]	[10-20%]	[20-30%]	[5-10%]	[10-20%]	[1.000.000 - 1.100.000]
	Frec.	Ver. 2007	68			21	89	25	69	8	7	
		Inv. 07/08	68			21	89	26	63	14	14	
		Ver. 2008	69			14	83	25	70	14	14	
		Inv. 08/09	65			14	79	26	59	14	20	

Fuente: notificación

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), AF (Air France), A7 (Air Plus Comet), U2 (easyJet).

269. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [40-50%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [40-50%] en la temporada IATA verano 08. Tras la concentración, cuatro competidores significativos seguirán operando la ruta, Air Europa ([10-20%]/[10-20%]), Air France ([20-30%]/[20-30%]), Air Plus Comet ([10-20%]/[5-10%]) y easyJet ([10-20%]/[10-20%]). El hecho de que los competidores de las Partes ejercen una alta presión competitiva se ve reflejado en la disminución de la cuota de mercado combinada desde el [40-50%] en la temporada de verano de 2007 hasta el [40-50%] en el 2008.
270. Las Partes tendrán un elevado número de frecuencias, pero no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo ya que sus competidores ofrecen una frecuencia de vuelos mayor, representando alrededor del 60% del .
271. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.14. Ibiza-Madrid

272. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de Madrid-Barajas e Ibiza, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Combinada	UX	U2	JK	N. Pasaj.
IBZ/ MAD	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	[5- 10%]	[0- 5%]	0%	[20- 30%]	[30-40%]	[30- 40%]	[5- 10%]	[30- 40%]	[300.000- 350.000]
		Inv. 07/08	[5- 10%]	[10- 20%]	0%	0%	[10-20%]	[30- 40%]	0%	[40- 50%]	[50.000- 100.000]
		Ver. 2008	[0- 5%]	[5- 10%]	0%	[10- 20%]	[20-30%]	[20- 30%]	[20- 30%]	[20- 30%]	[350.000- 400.000]
	Frecuencias	Ver. 2007	6	1		NS	NS	13		15	
		Inv. 07/08	2	10		NS	NS	7		13	
		Ver. 2008	2	22		14	38	13	19	28	
		Inv. 08/09	NS	NS		NS	NS	NS	NS	NS	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), U2 (easyJet), JK (Spanair).

273. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [10-20%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [20-30%] en la temporada IATA verano 08. Al ser esta una ruta eminentemente de verano, no hay solapamiento de frecuencias en invierno. En verano, tras la concentración otros tres operadores seguirán operando la ruta con una presencia significativa, Air Europa ([30-40%]/[20-30%]), easyJet (0%/[20-30%]) y Spanair ([40-50%]/[20-30%]).
274. Respecto al número de frecuencias, las Partes tendrán un elevado número pero no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo, ya que sus competidores disponen una mas alta frecuencia de vuelos, representando alrededor del 60% de las frecuencias.
275. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.15. Las Palmas de Gran Canaria-Madrid

276. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de Las Palmas de Gran Canaria y Madrid-Barajas, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Combinada	UX	JK	N. Pasaj.
LPA/ MAD	Cuotas Mercado (pasaj.)	Ver. 2007	[30-40%]	0%	0%	0%	[30-40%]	[20-30%]	[40-50%]	[550.000-600.000]
		Inv. 07/08	[40-50%]	0%	0%	[0-5%]	[40-50%]	[20-30%]	[30-40%]	[350.000-400.000]
		Ver. 2008	[30-40%]	0%	0%	[5-10%]	[40-50%]	[20-30%]	[30-40%]	[550.000-600.000]
	Frec.	Ver. 2007	45				NS	15	43	
		Inv. 07/08	51				NS	19	45	
		Ver. 2008	51			12	63	20	48	
		Inv. 08/09	44			5	49	14	33	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), JK (Spanair).

277. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [40-50%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [40-50%] en la temporada IATA verano 08. Tras la concentración otros dos operadores seguirán operando la ruta con una presencia significativa, Air Europa ([20-30%]/[20-30%]) y Spanair ([30-40%]/[30-40%]).
278. Respecto al número de frecuencias, las Partes tendrán un elevado número pero no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo, ya que sus competidores también disponen una alta frecuencia de vuelos, representando alrededor del 52% de las frecuencias en verano y del 49% en invierno.
279. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.16. Madrid-Menorca

280. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de Madrid-Barajas y Menorca, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Combinada	UX	JK	N. Pasaj.
MAD/ MAH	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	[20-30%]	0%	0%	[10-20%]	[40-50%]	[5-10%]	[50-60%]	[150.000-200.000]
		Inv. 07/08	[10-20%]	[20-30%]	0%	0%	[40-50%]	0%	[50-60%]	[20.000-40.000]
		Ver. 2008	[5-10%]	[10-20%]	0%	[20-30%]	[30-40%]	[5-10%]	[50-60%]	[150.000-200.000]
	Frecuencias	Ver. 2007	14			5	19	3	22	
		Inv. 07/08	2	6		NS	NS		6	
		Ver. 2008	7	11		7	25	2	26	
		Inv. 08/09	NS	NS		NS	NS	NS	NS	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), JK (Spanair).

281. Vueling no opera en esta ruta en invierno. La cuota de Iberia y Air Nostrum en la temporada IATA invierno 07-08 es del [40-50%]. En la temporada IATA verano 08 las actividades de Iberia y Air Nostrum se solapan con las de Vueling siendo su cuota combinada del [30-40%]. Tras la concentración otras dos compañías seguirán operando la ruta, Air Europa en verano ([5-10%]) y Spanair durante todo el año ([50-60%]) temporada IATA invierno 07-07 y [50-60%] temporada IATA verano 08).
282. Respecto al número de frecuencias, las Partes tendrán un elevado número pero no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo, ya que sus competidores disponen una más alta frecuencia de vuelos, representando alrededor del 53% de las frecuencias.
283. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.17. Madrid-Tenerife

284. Tomando en consideración los vuelos entre el aeropuerto de Madrid-Barajas y los aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Combinada	UX	JK	N. Pasaj.
MAD/ TNF y TNS	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	[20-30%]	0%	0%	0%	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]	[600.000-650.000]
		Inv. 07/08	[30-40%]	0%	0%	[0-5%]	[30-40%]	[30-40%]	[350.000-400.000]	
		Ver. 2008	[20-30%]	0%	0%	[10-20%]	[30-40%]	[20-30%]	[650.00-700.000]	
	Frecuencias	Ver. 2007	36				NS	27	41	
		Inv. 07/08	44				NS	25	39	
		Ver. 2008	42			13	55	25	45	
		Inv. 08/09	42			7	49	23	31	

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), JK (Spanair).

285. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [30-40%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [30-40%] en la temporada IATA verano 08. Tras la concentración otros dos operadores seguirán operando la ruta con una presencia significativa, Air Europa ([30-40%]/[30-40%]) y Spanair ([30-40%]/[20-30%]).
286. Respecto al número de frecuencias, las Partes tendrán un elevado número pero no es probable que la operación propuesta tenga un efecto significativo, ya que sus competidores también disponen una alta frecuencia de vuelos, representando alrededor del 56% de las frecuencias en verano y del 52% en invierno.
287. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.18. Gran Canaria-Sevilla

288. Tomando en consideración los vuelos entre los aeropuertos de Las Palmas de Gran Canaria y Sevilla, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	IB 5000	YW	XG	VY	Combinada	UX	JK	Resto	N. Pasaj.
LPA/ SVQ	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	[60-70%]	0%	0%	0%	0%	[60-70%]	[30-40%]	[0-5%]	0%	[80.00-100.000]
		Inv. 07/08	[50-60%]	[0-5%]	0%	0%	[5-10%]	[60-70%]	[30-40%]	0%	0%	[40.000-60.000]
		Ver. 2008	0%	[20-30%]	0%	[10-20%]	[20-30%]	[60-70%]	[20-30%]	[5-10%]	[0-5%]	[100.000-150.000]
	Frec.	Ver. 2007	7			NS	NS	NS	3			
		Inv. 07/08	7			NS	NS	NS	4			
		Ver. 2008				4	3	7	4			
		Inv. 08/09				4	3	7	4			

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), UX (Air Europa), JK (Spanair).

289. Los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [60-70%] en la temporada IATA invierno 07-08 y del [60-70%] en la temporada IATA verano 08. Tras la concentración otros dos operadores seguirán operando la ruta con una presencia significativa, Air Europa ([30-40%]/[20-30%]) y, en menor medida y únicamente en el pico de verano, Spanair (0%/[5-10%]), además de otros vuelos regulares con un [0-5%] de cuota de mercado en verano.
290. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

2.19. Ibiza-Milán

291. Tomando en consideración los vuelos entre el aeropuerto de Ibiza y los aeropuertos de Malpensa y Linate en Milán, las cuotas de mercado y las frecuencias de vuelos semanales de las Partes y de sus competidores, son las que se muestran en la siguiente tabla.

			IB	YW	XG	VY	Com- binada	U2	8I	Resto	VA	NO	N. Pasaj.
IBZ/ MXP y LIN	Cuotas Mercado (pasajeros)	Ver. 2007	0%	[0-5%]	0%	[20-30%]	[20-30%]	[50-60%]	[5-10%]	[10-20%]			[100.000-150.000]
		Inv. 07/08	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%			0
		Ver. 2008	0%	[0-5%]	0%	[20-30%]	[20-30%]	[50-60%]	[0-5%]	0%	[5-10%]	[0-5%]	[100.000-150.000]
	Frec.	Ver. 2007		7		7	14	14		5			
		Inv. 07/08		NS		NS	NS						
		Ver. 2008		4		7	11	14	1				
		Inv. 08/09		NS		NS	NS	NS	NS				

Fuente: notificación

NS: no solapamiento

Códigos aerolíneas: IB (Iberia), IB 5000 (billetes vendidos por Iberia en aviones operados por Clickair), YW (Air Nostrum), XG (Clickair), VY (Vueling), U2 (easyJet), 8I (MyAir), VA (Volare Airlines).

292. Al ser esta una ruta eminentemente de verano, no hay solapamiento de frecuencias en invierno. En verano los solapamientos en esta ruta dan lugar a una cuota de mercado combinada del [20-30%]. El solapamiento es en cualquier caso extremadamente limitado, alrededor del [0-5%]. Tras la concentración los principales competidores serán easyJet ([50-60%]), MyAir ([0-5%]) y Volare Airlines ([5-10%]).
293. Por consiguiente, la Comisión considera que la situación competitiva no se verá afectada de forma significativa tras la operación y que por tanto no da lugar a serias dudas en esta ruta.

D. EFECTOS VERTICALES

A. Definición de mercados relevantes

294. Además del transporte regular de pasajeros, la operación notificada afecta al mercado de prestación de servicios de *handling*. El *handling* incluye una variedad de servicios aeroportuarios accesorios para las aerolíneas tales como la asistencia a la aeronave o *handling* de rampa (carga y descarga del avión), el *handling* de asistencia a pasajeros en el terminal (*check-in*) así como otros servicios accesorios a la aeronave (tales como limpieza, agua potable, repostado, servicio de aseos, deshielo o *catering*).
295. La Comisión ha considerado en el pasado que el mercado de *handling* podría llegar a subdividirse en tantos segmentos como actividades recogidas en el Anexo de la Directiva 96/67/CE⁵⁹ (en adelante, "Directiva de Handling") o en el Acuerdo estándar

⁵⁹ Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (D.O .L 272, 25.10.1996, p. 36-45).

de la IATA relativo a la asistencia en tierra a aeronaves. Sin embargo, en última instancia la Comisión siempre ha dejado la definición de mercado abierta⁶⁰.

296. En cuanto a la delimitación del mercado geográfico, las decisiones anteriores de la Comisión señalan que el mercado de *handling* se limita al área concreta del aeropuerto donde se prestan los servicios, aunque también se ha considerado la posibilidad de la existencia de un mercado geográfico más amplio. Dicho mercado más amplio englobaría también a los aeropuertos dentro de un área de influencia que podrían captar a compañías aéreas en el supuesto de que existieran empresas facilitando servicios de *handling* en esos aeropuertos.
297. En el presente asunto no es necesario definir el mercado de producto o geográfico de servicios de *handling* de manera precisa dado que la operación notificada no plantea serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común o el acuerdo del espacio Económico Europeo cualquiera que sea la definición adoptada.

B. Análisis competitivo

298. En cuanto a los servicios de *handling* de rampa, únicamente Iberia presta estos servicios a terceros. Clickair no está presente en esta actividad y actualmente subcontrata dichos servicios a Iberia. Por su parte, Vueling se auto-presta dichos servicios en ciertos aeropuertos (sin prestarlos a terceros) mientras que en otros los subcontrata a otras empresas.
299. De los 42 aeropuertos españoles, y tal y como exige la Directiva de Handling, 17 de ellos no están abiertos al mercado al captar menos de un millón de pasajeros anualmente. En dichos aeropuertos Iberia opera en calidad de único operador.
300. De los 25 aeropuertos restantes, Iberia presta servicios de *handling* de rampa en 20 aeropuertos⁶¹, mientras que Vueling se presta dichos servicios de forma interna (sin ofertarlos a terceros) en los aeropuertos de El Prat de Barcelona, Ibiza, Valencia, Menorca, Jerez y Granada, y los subcontrata a terceros en 8 aeropuertos: Madrid-Barajas, Alicante, Málaga, Sevilla, Las Palmas de Gran Canaria, Tenerife Norte y Sur, Santiago de Compostela y Bilbao. Así pues, dado que ni Clickair ni Vueling prestan servicios de *handling* de rampa a terceros, la operación no da lugar a ningún tipo de solapamiento horizontal.
301. Sin embargo, la operación da lugar a un refuerzo de la integración vertical de Iberia dado que, tras la operación, es altamente probable que Iberia preste los servicios de *handling* de rampa a Vueling que anteriormente esta compañía, o bien se prestaba internamente, o bien subcontrataba a otras empresas. De este modo, al desaparecer Vueling como “cliente” de servicios de *handling* de rampa en ciertos aeropuertos, se podrían producir efectos de cierre de mercado si la base de clientes de las empresas que actualmente prestan dichos servicios a Vueling se ve significativamente reducida. Sin

⁶⁰ COMP/M.3382 *Iberia/Cobra Instalaciones/Serpista JV* y COMP/M.4164 *Ferrovial/Quebec/GIC/BAA*.

⁶¹ Iberia no presta servicios de *handling* de rampa en España únicamente en los aeropuertos de Barcelona, Lanzarote, Fuerteventura, Almería y Jerez de la Frontera. Iberia también presta servicios de *handling* en los aeropuertos de Tel-Aviv (Israel) y de Malabo (Guinea Ecuatorial).

embargo, el análisis de la Comisión indica que esta posibilidad de cierre de mercado es ciertamente improbable.

302. En concreto, en los aeropuertos en los que Vueling contrata servicios de *handling* de rampa a terceros, y aunque en algunos de ellos la cuota de mercado de Iberia es significativa, no es probable que se produzcan efectos de cierre ya que el porcentaje de movimientos de *handling* de rampa representado por Vueling es muy pequeño. Así, el porcentaje de movimientos que Vueling representa es de [0-5%] en 6 de los 8 aeropuertos en los que Vueling subcontrata dichos servicios, mientras que en los otros dos el porcentaje es del [5-10%] (Santiago de Compostela) y del [10-20%] (Sevilla). Dado que en el resto de aeropuertos la cuota de mercado de Iberia es inferior al [50-60%] y que existen en cada aeropuerto dos o tres prestatarios de servicios de *handling*, la Comisión considera que la reducción de la base de clientes de los competidores de Iberia en este mercado no es significativa y que no es probable que se produzcan, por tanto, efectos de cierre de mercado. Este análisis es también válido para los aeropuertos de Santiago de Compostela y Sevilla. En Santiago de Compostela, el proveedor de servicios de *handling* Newco tenía una cuota de mercado de apenas el [0-5%] en 2007 que ha aumentado hasta el [50-60%] en el periodo enero-agosto 2008, teniendo Iberia el restante [40-50%]. En Sevilla, la cuota de mercado de Iberia es del [20-30%] mientras que la del otro competidor, Groundforce, es del [70-80%]. No se puede por tanto considerar que una pérdida de máximo del [10-20%] del volumen de negocio a causa de esta operación pueda poner en peligro la viabilidad de dicho competidor.
303. Las Partes estiman que las cuotas de mercado aplicables a los servicios de *handling* de rampa son similares a los servicios de *handling* de pasajeros, por lo que la Comisión considera que las mismas conclusiones son aplicables a ambos mercados.
304. Por consiguiente, la Comisión concluye que la presente operación no da lugar a serias dudas respecto a su compatibilidad con el mercado común y con el acuerdo del Espacio Económico Europeo en los mercados de servicios de *handling* de rampa y de pasajeros.

VIII. COMPROMISOS

305. De conformidad con el apartado 2 del artículo 6 del Reglamento de concentraciones, el 9 de diciembre de 2008 las Partes ofrecieron compromisos con el objetivo de eliminar las serias dudas que la presente operación plantea en cuanto a su compatibilidad con el mercado común. El 11 de diciembre de 2008, las Partes presentaron una versión revisada del paquete de compromisos inicialmente ofrecido que fue sometida a una evaluación de mercado. Con fecha de 8 de enero de 2009, las Partes presentaron formalmente una versión definitiva de dicho paquete de compromisos, que introducía diversas modificaciones en el mismo, a la luz de los resultados de la citada evaluación de mercado.
306. El texto completo de los compromisos figura como anexo a la presente Decisión y forma parte integrante de la misma.

A. Descripción de los compromisos propuestos

307. Los compromisos propuestos incluyen, en primer lugar, la puesta a disposición de franjas horarias (slots) con el objetivo, en particular, de incentivar la entrada o la

expansión de actividades de competidores en las rutas Europeas y Domésticas respecto a las cuales la concentración plantea riesgos de distorsión en la competencia. Tras un determinado período de utilización, el nuevo entrante (o el operador que ha incrementado su actividad) puede transferir los slots obtenidos a otras rutas distintas a aquéllas para las que inicialmente se solicitaron. Los compromisos prevén, en segundo lugar, la posibilidad, para los competidores de las Partes, de participar en el Programa de Pasajeros Frecuentes de Iberia (Iberia Plus) en las rutas en cuestión.

308. Los citados compromisos, tanto en lo que respecta a las obligaciones de puesta a disposición de slots como a los acuerdos de utilización de la tarjeta Iberia Plus, estarán vigentes con carácter indefinido.

309. Los principales aspectos del paquete de compromisos propuesto por las Partes se resumen con más detalle a continuación.

1. Compromisos relativos a la puesta a disposición de slots

310. Las Partes se comprometen a poner a disposición, de acuerdo con un procedimiento específico, un número máximo de slots en un total de 19 rutas. El número de slots en cuestión se calcula en términos de frecuencias semanales (cada frecuencia incluye el viaje de ida y vuelta en una ruta determinada).

311. Los slots que se pongan a disposición en aplicación del procedimiento previsto en los compromisos serán ofrecidos de manera gratuita, sin que las Partes obtengan ninguna compensación a cambio.

(a) Rutas Europeas

312. Las Partes se comprometen, en particular, a poner a disposición los slots necesarios en los aeropuertos de Barcelona, Venecia, Roma, Niza, Atenas, Madrid, Nápoles, Ibiza y/o París, para que uno o varios potenciales nuevos entrantes puedan operar el siguiente número de frecuencias en las siguientes Rutas Europeas (o un operador ya presente en la ruta pueda incrementar el número de frecuencias que explote):

1) Barcelona – Venecia: hasta un máximo de 7 frecuencias semanales.

2) Barcelona – Roma: hasta un máximo de 14 frecuencias semanales.

3) Barcelona – Niza: hasta un máximo de 4 frecuencias semanales.

4) Barcelona – Atenas: hasta un máximo de 3 frecuencias semanales.

5) Madrid – Venecia: hasta un máximo de 7 frecuencias semanales.

6) Madrid – Nápoles: hasta un máximo de 4 frecuencias semanales.

7) Ibiza – París: hasta un máximo de 7 frecuencias semanales.

313. En todas las Rutas Europeas identificadas en el párrafo anterior, con excepción de la ruta Ibiza – París, los slots ofrecidos abarcan tanto la temporada IATA de verano como la temporada IATA de invierno. En la mencionada ruta Ibiza – París, los slots a poner a disposición corresponden únicamente a la temporada IATA de verano.

(b) Rutas Domésticas

314. Las Partes se comprometen, además, a poner a disposición los slots necesarios en los aeropuertos de Barcelona, Málaga, Santiago de Compostela, Sevilla, Granada, Oviedo, Bilbao, Ibiza, Valencia y/o Alicante⁶², para que uno o varios potenciales nuevos entrantes puedan operar el siguiente número de frecuencias en las siguientes Rutas Domésticas (o un operador ya presente en la ruta pueda incrementar el número de frecuencias que explote):
- 1) Barcelona – Málaga: hasta un máximo de 7 frecuencias semanales.
 - 2) Barcelona – Santiago de Compostela: hasta un máximo de 7 frecuencias semanales.
 - 3) Barcelona – Sevilla: hasta un máximo de 21 frecuencias semanales.
 - 4) Barcelona – Granada: hasta un máximo de 14 frecuencias semanales.
 - 5) Barcelona – Oviedo: hasta un máximo de 6 frecuencias semanales.
 - 6) Bilbao – Málaga: hasta un máximo de 7 frecuencias semanales.
 - 7) Bilbao – Ibiza: hasta un máximo de 3 frecuencias semanales.
 - 8) Bilbao – Sevilla: hasta un máximo de 7 frecuencias semanales.
 - 9) Ibiza – Sevilla: hasta un máximo de 4 frecuencias semanales.
 - 10) Ibiza – Valencia: hasta un máximo de 7 frecuencias semanales.
 - 11) Alicante – Ibiza: hasta un máximo de 7 frecuencias semanales.
 - 12) Sevilla – Valencia: hasta un máximo de 14 frecuencias semanales.
315. En las rutas Bilbao – Ibiza, Ibiza – Sevilla, Ibiza – Valencia y Alicante – Ibiza, los slots a poner a disposición corresponden únicamente a la temporada IATA de verano. En el resto de rutas domésticas identificadas en el párrafo anterior, los slots ofrecidos abarcan tanto la temporada IATA de verano como la temporada IATA de invierno.

⁶² Técnicamente, el concepto de "puesta a disposición de slots" no resulta estrictamente apropiado en el caso de los aeropuertos de Granada, Asturias, Santiago de Compostela, Sevilla y Valencia, por tratarse de aeropuertos de programación facilitada y no de aeropuertos coordinados. En todas las rutas afectadas en las cuales figura uno de estos aeropuertos, sin embargo, se encuentra igualmente un aeropuerto coordinado. La única excepción la constituye la ruta Sevilla-Valencia. La investigación ha puesto sin embargo de manifiesto que, en el aeropuerto de Valencia el porcentaje de ocupación supera claramente el 80% en diversas franjas horarias durante la temporada de verano, alcanzándose incluso puntualmente el 100%, lo cual genera dificultades para la confirmación por parte del facilitador del aeropuerto de los horarios de operación deseados por las aerolíneas.

(c) Procedimiento y condiciones para la puesta a disposición de slots

316. Las Partes se comprometen a poner los slots mencionados a disposición de cualquier aerolínea solicitante que no sea miembro de la alianza Oneworld y que cumpla los siguientes requisitos:
- (a) que sea independiente y carezca de vínculos con las Partes;
 - (b) que desee iniciar o incrementar servicios regulares de transporte aéreo directos en una o varias de las rutas identificadas; y
 - (c) que, a estos efectos, necesite uno o varios slots para operar un servicio aéreo competitivo directo.
317. A este respecto, cabe igualmente señalar que, en la propuesta de selección de un potencial nuevo entrante en las rutas identificadas, se otorgará preferencia a aquel solicitante que haya manifestado su intención de operar el mayor número de rutas, de entre las enumeradas con anterioridad, desde un mismo aeropuerto.
318. Las Partes se comprometen a poner a disposición slots situados en un intervalo de 20 minutos a contar desde la franja horaria solicitada por el potencial nuevo entrante en caso de que dispongan de slots en ese intervalo de tiempo. En caso contrario, las Partes ofertarán el slot disponible más próximo en el tiempo a la franja solicitada. Los slots (de llegada y de salida) a poner a disposición del potencial nuevo entrante deben permitir una rotación razonable de la aeronave. Las Partes no tendrán que ofrecer slots si aquéllos que el potencial nuevo entrante haya podido obtener mediante el procedimiento estándar de asignación de slots son más próximos temporalmente a su petición que los que las Partes tienen a su disposición. Finalmente, cabe señalar que si, en el marco de dicho procedimiento estándar de asignación, el potencial nuevo entrante ha obtenido slots en un momento situado a más de veinte minutos de la franja solicitada, debe dar a las Partes la oportunidad de intercambiar esos slots por aquellos otros situados en el citado intervalo igual o inferior a veinte minutos de la hora solicitada.
319. Los Slots obtenidos de las Partes en el marco de la ejecución de los presentes compromisos sólo podrán ser utilizados inicialmente para operar en la ruta para los que fueron solicitados. Sin embargo, una vez tales slots hayan sido utilizados apropiadamente en dicha ruta durante un período de cuatro temporadas IATA consecutivas, dicha cesión tiene carácter indefinido y se entenderá que la titularidad sobre los derechos correspondientes a dichos slots corresponde al nuevo entrante. A partir de ese momento, éste podrá transferir los slots obtenidos en virtud de los presentes compromisos a cualquier otra ruta de corto y medio radio que explote o pase a explotar.
320. El citado período de utilización se verá reducido para aquel potencial nuevo entrante que solicite slots para operar un número significativo de rutas identificadas desde un mismo aeropuerto. En esas circunstancias, la cesión indefinida (y la posibilidad de transferir los slots a cualquier otra ruta de corto y medio radio) tiene lugar una vez los slots en cuestión han sido utilizados apropiadamente por aquél en la ruta relevante durante simplemente dos temporadas IATA consecutivas.

2. Compromisos relativos al uso de la tarjeta Iberia Plus

321. Las Partes se comprometen a permitir a cualquier potencial nuevo entrante participar en el Programa de Pasajeros Frecuentes de Iberia (Iberia Plus) en las rutas identificadas con anterioridad, a petición de aquél, en caso de que no participe ya en dicho programa o no disponga de un programa equivalente.
322. El acuerdo relativo al uso de la tarjeta Iberia Plus se basará en términos y condiciones similares a los de los socios de Iberia en rutas similares a las rutas en cuestión en la actualidad. Las condiciones económicas reflejarán, en particular, las condiciones medias acordadas por Iberia con sus socios de alianza en tales rutas.

3. Administrador Supervisor y Procedimiento acelerado de resolución de controversias

323. Por último, los compromisos incluyen la designación un administrador, encargado de supervisar de manera independiente su cumplimiento por las Partes. Además, se prevé un procedimiento acelerado de resolución de controversias, por el que se sujetan a mediación las eventuales disputas que puedan surgir entre las Partes y los potenciales nuevos entrantes en relación a los acuerdos de puesta a disposición de slots y de utilización de la tarjeta Iberia Plus.

B. Análisis de los compromisos propuestos

324. Los compromisos propuestos por las Partes consisten esencialmente en un paquete de puesta a disposición de slots, que ha sido diseñado teniendo en consideración los precedentes comunitarios en el sector del transporte aéreo de pasajeros, pero introduce mejoras significativas destinadas a asegurar su efectividad en orden a eliminar los problemas de competencia identificados por la Comisión.
325. En efecto, en primer lugar, tales compromisos prevén, con carácter general (y no únicamente en caso de que, tras una etapa inicial, los slots ofrecidos no hayan sido solicitados por operadores terceros), la cesión indefinida y la transferencia de la titularidad de los derechos sobre los slots en cuestión, después de un período mínimo de utilización. Tal cesión indefinida se produce, en principio, una vez los slots han sido utilizados apropiadamente en la ruta relevante durante un período de cuatro temporadas IATA consecutivas (en vez de 6 temporadas IATA, como en anteriores casos) o dos temporadas si se solicitan slots para operar un número significativo de rutas identificadas desde un mismo aeropuerto⁶³. A partir de ese momento, el operador en cuestión podrá transferir los slots obtenidos en virtud de los presentes compromisos a cualquier otra ruta de corto y medio radio que explote o pase a explotar. La posibilidad de adquirir de forma definitiva la titularidad de los derechos sobre los slots cedidos, tras un período de tiempo relativamente corto, incrementa el atractivo de los mismos para potenciales solicitantes. A su vez, la posibilidad de reducir aún más este período, en caso de solicitar slots en un número significativo de rutas desde un mismo aeropuerto, incentivará presumiblemente que las nuevas entradas o la expansión de actividades abarquen un mayor número de rutas y, por tanto, de frecuencias.

⁶³ A este respecto, en las rutas en las cuales los slots a ceder corresponden únicamente a la temporada IATA de verano, se tratará de temporadas IATA de verano consecutivas.

326. En segundo lugar, las frecuencias de las que ya dispongan los competidores de las Partes en las rutas identificadas no se descuentan del número máximo de slots a ofrecer por aquéllas en cada una de tales rutas. Ello permite incrementar la oferta en dichas rutas y, por ende, en los aeropuertos afectados por la presente operación, con independencia de que los slots ofrecidos por las Partes sean puestos a disposición de nuevos entrantes o de competidores ya presentes en las rutas en cuestión.
327. En tercer lugar, las Partes se comprometen a poner a disposición slots situados en un intervalo de 20 minutos (en lugar de los 30 minutos tradicionales en rutas de corto y medio alcance) a contar desde la franja horaria solicitada por el potencial nuevo entrante, en caso de que dispongan de slots en ese intervalo de tiempo. Hay que precisar, además, que todos los slots de Iberia, Clickair y Vueling situados en un intervalo de 20 minutos desde la franja horaria solicitada serán tenidos en cuenta a estos efectos, y no, pues, solamente aquéllos que correspondan a las rutas para las que el potencial nuevo entrante solicita los slots. Ello aumenta la flexibilidad de que disponen los nuevos entrantes para organizar la programación de sus vuelos y facilita la puesta en práctica de horarios viables y atractivos. Hay que recordar, además, que los compromisos prevén expresamente que los slots a poner a disposición del potencial nuevo entrante deben permitir una rotación razonable de la aeronave, lo que resulta particularmente importante para los operadores de bajo coste.
328. En cuarto lugar, los compromisos no contienen limitación particular alguna respecto al número máximo de slots a poner a disposición en las horas punta en los aeropuertos afectados. Ello facilita que los solicitantes puedan obtener slots en las franjas horarias más ventajosas y resulta particularmente importante en el caso del aeropuerto de El Prat de Barcelona, así como en aquellos otros aeropuertos afectados dónde se producen congestiones en horas punta.
329. En quinto lugar, el procedimiento para la puesta a disposición de slots se ha diseñado con el objetivo de eliminar en lo posible las cargas administrativas impuestas sobre el solicitante de slots y de permitir asegurarle que los slots le serán atribuidos con anticipación suficiente respecto al inicio de la temporada IATA correspondiente. En particular, el operador no deberá solicitar de nuevo los slots en cuestión al inicio de cada temporada. Por lo demás, la selección del nuevo entrante no queda en las manos de las Partes, sino que corresponde a la Comisión, asesorada por el administrador supervisor, y se rige por criterios objetivos.
330. Tal y como se ha indicado con anterioridad, los compromisos propuestos, en su versión de 11 de diciembre de 2008, han sido objeto de una evaluación de mercado por parte de la Comisión, en particular entre competidores de las Partes, clientes corporativos, asociaciones de consumidores y agencias de viaje. Por lo general, la mayor parte de las empresas y organismos consultados se han mostrado favorables a las modificaciones introducidas respecto a los compromisos tradicionales de puesta a disposición de slots. La evaluación de mercado ha puesto de relieve, en cualquier caso, diversas críticas a los citados compromisos. En ese sentido, las principales críticas conciernen el número de frecuencias que las Partes han propuesto poner a disposición y provienen, en particular, de los competidores de las mismas.
331. En respuesta a los resultados de la evaluación de mercado, sin embargo, las Partes incrementaron el número de frecuencias ofrecidas en el marco de los presentes compromisos. A este respecto, conviene señalar que las Partes han propuesto la puesta a disposición de slots en todas y cada una de las 19 rutas –7 de ellas europeas y 12

domésticas – respecto a las cuales la concentración plantea riesgos de distorsión en la competencia, en atención al análisis realizado por la Comisión. Concretamente, las Partes han ofrecido poner a disposición 104 pares de slots en rutas domésticas y 46 pares de slots en rutas durpeas, para un total de 150 frecuencias semanales.

332. En 17 de las 19 rutas mencionadas, las frecuencias ofrecidas por las Partes equivalen completamente al solapamiento que la concentración acarrearía en el número de frecuencias programadas por aquéllas, sobre la base de los datos correspondientes a la temporada IATA de verano de 2008. Solamente en las rutas Barcelona – Roma y Barcelona – Sevilla el número de frecuencias ofrecidas por las Partes se encuentra ligeramente por debajo del solapamiento de slots resultante de la concentración (la diferencia es de 2 y 4 frecuencias semanales, respectivamente). En cualquier caso, las frecuencias ofrecidas por las Partes permitirán operar 2 vuelos diarios (ida y vuelta) en la ruta Barcelona – Roma y 3 vuelos diarios (ida y vuelta) en la ruta Barcelona – Sevilla. Hay que señalar a este respecto que, en base a los resultados de la evaluación de mercado, se puede concluir que el citado número de frecuencias debe permitir a un nuevo entrante explotar adecuadamente cada una de las dos rutas en cuestión.
333. Seguidamente, es necesario recordar que, de acuerdo con el apartado 63 de la Comunicación de la Comisión relativa a las soluciones admisibles⁶⁴, pueden presentarse compromisos que concedan acceso a la infraestructura y a las redes para facilitar la entrada de los competidores en el mercado. Dichos compromisos podrán ser aceptables para la Comisión cuando esté suficientemente claro que se producirá una entrada real de nuevos competidores que eliminará cualquier obstáculo importante a la competencia efectiva. En caso de que dichos compromisos produzcan realmente una entrada oportuna y probable de suficientes nuevos competidores, se puede considerar que tienen un efecto en la competencia del mercado similar al de la cesión. Si no puede concluirse que la reducción de las barreras de entrada por los compromisos propuestos llevará probablemente a la entrada de nuevos competidores en el mercado, la Comisión rechazará dicho paquete de soluciones.
334. En el presente caso, conviene recordar que la investigación de mercado ha puesto de manifiesto que los competidores de las Partes consideran generalmente que la principal barrera de entrada (o a la expansión de actividades) en la mayoría de los aeropuertos afectados por la presente operación, y en particular en los aeropuertos de El Prat de Barcelona y Madrid-Barajas (pero también otros como París, Roma o Bilbao, o también Ibiza y Alicante en la temporada de verano, por ejemplo), está constituida por la dificultad de obtener slots en las horas punta respectivas de actividad. La evaluación de mercado de los presentes compromisos ha confirmado la importancia que supone para los competidores (actuales y potenciales) de las Partes la posibilidad de obtener slots en los momentos más adecuados y oportunos para ofrecer una programación de vuelos racional, viable y atractiva para los consumidores. Ello es particularmente importante tanto para consolidar una base o una presencia significativa en un aeropuerto determinado como para atraer clientes corporativos y, en general, clientes sensibles al tiempo.

⁶⁴ Comunicación de la Comisión relativa a las soluciones admisibles con arreglo al Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo y al Reglamento (CE) n° 802/2004 de la Comisión (DO C 267 de 22.10.2008, p. 1).

335. Con ocasión de la evaluación de mercado de los compromisos propuestos, al menos cuatro de los principales competidores (actuales o potenciales) de las Partes han expresado su interés en la posibilidad de solicitar slots en el marco de los presentes compromisos. Algunos competidores han incluso indicado a la Comisión las rutas en las que estarían particularmente interesados y el número de frecuencias que, en principio, estarían dispuestos a operar. Diversos operadores se han mostrado particularmente interesados, por otra parte, en iniciar o incrementar operaciones en el aeropuerto de El Prat de Barcelona, el más afectado por la presente concentración.
336. La posibilidad de que tal entrada se concrete efectivamente queda confirmada, por otra parte, tanto por el atractivo carácter del mercado español para los operadores aéreos como por la historia reciente de entradas exitosas en este último durante la última década. En el caso del aeropuerto de El Prat de Barcelona, además, tal entrada se vería facilitada, en el caso de al menos tres competidores, por el hecho de disponer ya, bien de una base, bien de operaciones significativas, en el citado aeropuerto. Asimismo, de acuerdo con la información facilitada por las Partes, diversos competidores han solicitado, en la última temporada de programación, slots adicionales en algunas de las rutas afectadas por la presente operación. Hay que destacar también que, en todas las rutas, y particularmente en el caso de Roma, París y Venecia, los slots ofrecidos por las Partes corresponden a los aeropuertos principales respectivos, y no a aeropuertos secundarios (en caso de que las Partes operen en diversos aeropuertos, la elección corresponde al solicitante de los slots, por lo demás). Finalmente, conviene recordar que, como se ha explicado, diversas medidas incluidas en el presente paquete de compromisos incrementan el atractivo de los slots ofrecidos por las Partes (en particular, la posibilidad de adquirir de forma definitiva la titularidad de los derechos sobre los slots cedidos tras un corto periodo de tiempo, así como la práctica certeza de obtener tales slots en las franjas horarias de mayor interés para los potenciales nuevos entrantes).
337. La Comisión considera por tanto, sobre la base de la información disponible, que el interés manifestado por los citados operadores en hacer uso de los slots ofrecidos en el marco de los presentes compromisos respecto a las diversas rutas afectadas es creíble⁶⁵.
338. Hay que recordar, además, que, como se ha indicado, tras un período relativamente corto de uso continuado y apropiado en la ruta para la que los slots puestos a disposición se han solicitado, el nuevo entrante puede transferir los slots obtenidos en virtud de los presentes compromisos a cualquier otra ruta de corto y medio radio que explote o pase a explotar. Ello supone que las compañías aéreas que operen tales slots estarán en disposición de ejercer una presión competitiva sobre las Partes no sólo en las rutas para las cuáles los slots se solicitaron inicialmente sino en cualquier otra de similares características con origen o destino en el mismo aeropuerto⁶⁶. Cabe indicar, en este sentido, que uno de los competidores de las Partes ha señalado que, si una compañía tiene una presencia significativa en un aeropuerto, los costes asociados a los

⁶⁵ Véase al respecto la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 4 de julio de 2006 en el asunto *easyJet/ Comisión*, T-177/04, Rec. página II-1931, apartados 197 a 199.

⁶⁶ Véase, en este sentido, sentencia *easyJet/Comisión*, citada con anterioridad, apartado 202.

cambios de rutas son reducidos, lo que significa que dicha compañía ejerce una presión competitiva importante sobre otros operadores en ese aeropuerto.

339. Conviene destacar igualmente, a este respecto, que los compromisos incluyen la puesta a disposición de 83 slots por semana en el aeropuerto de El Prat de Barcelona, en el que tanto Vueling como Clickair disponen de una base. En la atribución de tales slots, se dará prioridad, además, a aquel operador que manifieste su intención de operar el mayor número de rutas relevantes desde dicho aeropuerto. Asimismo, la referida reducción de cuatro a dos temporadas IATA del período de utilización que conlleva la cesión definitiva de los slots, incentivará presumiblemente la demanda de slots en un número significativo de rutas con origen o destino en el aeropuerto de El Prat de Barcelona. Todo ello puede estimular a operadores ya presentes en dicho aeropuerto a incrementar de manera destacada sus operaciones en el mismo o bien incluso permitir a un nuevo entrante establecer una base en dicho aeropuerto. A este respecto, la evaluación de mercado realizada por la Comisión demuestra que el número de frecuencias puestas a disposición de un potencial nuevo entrante en el marco de los presentes compromisos permitiría la creación de una base en el aeropuerto de El Prat de Barcelona con presencia de al menos tres aeronaves. La citada evaluación de mercado ha confirmado, asimismo, que tres aeronaves constituye un número suficiente para establecer una base en un aeropuerto determinado, e incluso que existen bases en Europa con menos de tres aeronaves.
340. Se puede concluir, en definitiva, que los compromisos relativos a la puesta a disposición de slots llevarán probablemente a la entrada de nuevos competidores (o la expansión de las actividades de los competidores existentes) en los mercados relevantes, susceptible de eliminar cualquier obstáculo importante a la competencia efectiva en los mismos y, en particular, de constituir una presión competitiva suficiente sobre las Partes tras la concentración.
341. Finalmente, en cuanto a los compromisos relativos a la participación en el Programa de Pasajeros Frecuentes de Iberia (Iberia Plus) de potenciales nuevos entrantes en las rutas identificadas, la evaluación de mercado llevada a cabo por la Comisión permite concluir que se trata de una medida que, en determinados casos, puede incentivar la entrada en tales rutas, aunque, por sí sola, su impacto puede no resultar muy significativo. Algunas de las agencias de viaje consultadas, sin embargo, atribuyen una importancia notable a la posibilidad de que sus clientes puedan utilizar la tarjeta Iberia Plus en vuelos operados por nuevos entrantes en dichas rutas. Una mayoría de los clientes corporativos preguntados son igualmente favorables a esta medida.
342. En atención a las razones expuestas, está suficientemente claro que los compromisos propuestos por las Partes producirán una entrada real de nuevos competidores. La Comisión considera, por ello, que tales compromisos resultan suficientes para eliminar todas las serias dudas que la presente operación plantea en cuanto a su compatibilidad con el mercado común y con el funcionamiento del Acuerdo EEE.

C. Condiciones y obligaciones

343. La Comisión acompaña la presente Decisión de condiciones y obligaciones destinadas a garantizar que las Partes cumplan sus compromisos a su debido tiempo y de forma efectiva a fin de compatibilizar la concentración con el mercado común.

344. Los compromisos mencionados en las secciones 1.1.1, 1.2.1, 1.3.4, 1.3.5, 1.3.8, 2.1, 4.1 y 4.4 del anexo a la presente Decisión constituyen condiciones, puesto que solamente a través de su pleno cumplimiento (sin perjuicio de eventuales modificaciones en aplicación de la cláusula de revisión recogida en la sección 8 de tales compromisos) se materializará la situación que hace posible eliminar las serias dudas identificadas por la Comisión en cuanto a la compatibilidad de la concentración notificada con el mercado común.
345. El resto de los compromisos, en particular los referidos en las secciones 1.3.9, 3.2 in fine, 3.9, 5.1, 6.2 y 6.4 del anexo a la presente Decisión (susceptibles de modificación en aplicación de la cláusula de revisión mencionada) constituyen obligaciones, dado que se refieren a las etapas de puesta en práctica que son necesarias para la consecución del cambio estructural que se pretende.

IX. CONCLUSIÓN

346. Por las razones antes expuestas, la Comisión ha decidido no oponerse a la operación notificada y declararla compatible con el mercado común y con el funcionamiento del Acuerdo EEE. La presente Decisión se adopta en aplicación de la letra b) del apartado 1 del artículo 6 y del apartado 2 del citado artículo 6 del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo.

Por la Comisión,
(firmado)
Neelie KROES
Miembro de la Comisión

PAQUETE DE COMPROMISOS

CASO COMP/M.5364 – IBERIA/CLICKAIR/VUELING

De conformidad con el artículo 6(2) del Reglamento de Concentraciones, Iberia, presenta los compromisos que se describen a continuación (los **Compromisos**) con el fin de permitir a la Comisión declarar la Operación compatible con el mercado común, mediante decisión emitida de conformidad con el artículo 6(1)(b) del Reglamento de Concentraciones (la **Decisión**).

Estos Compromisos surtirán efecto desde la recepción de la Decisión y serán vinculantes para Iberia, Clickair y Vueling, sus filiales y sucesores (**las Partes**) desde entonces incluyendo a la Entidad Resultante.

Estos Compromisos se ofrecen en el contexto de la Concentración Notificada y se ofrecen sin perjuicio de la posición de Iberia y/o sus socios estratégicos en otros casos examinados por la Comisión u otras autoridades competentes.

El contenido del presente documento será interpretado de conformidad con (i) la Decisión a la que se incorporen los Compromisos en forma de condiciones y/o obligaciones; (ii) la normativa Comunitaria; y, en particular, (iii) el Reglamento de Concentraciones y la Comunicación de la Comisión relativa a las soluciones admisibles con arreglo al Reglamento (CE) no 139/2004 del Consejo y al Reglamento (CE) no 802/2004 de la Comisión (2008/C 267/01) (**la Comunicación de la Comisión sobre Soluciones Admisibles**).

0. DEFINICIONES

Acuerdo de Transferencia de Slots	Acuerdo entre cualquiera de las Partes y el Potencial Nuevo Entrante que regula las condiciones de la transferencia de Slot(s) a este último de conformidad con lo establecido en las Cláusulas 1 y 3.
Administrador Supervisor	Una o más personas físicas o jurídicas, independientes de las Partes que, una vez aprobadas por la Comisión, serán designadas por Iberia para que se encarguen de supervisar el cumplimiento por las Partes de los compromisos y demás obligaciones que puedan contenerse en la Decisión.
CCI	Cámara de Comercio Internacional.
Clickair	Clickair, S.A.
Comisión	Comisión Europea.
Compromiso(s)	Los compromisos de cesión de franjas horarias (<i>slots</i>) para cada Ruta Identificada en este documento así como el compromiso de permitir el uso de la tarjeta Iberia Plus por un Potencial Nuevo Entrante en las Rutas Identificadas.
Conferencia de Programación IATA	Conferencia sectorial de aerolíneas y coordinadores aeroportuarios a nivel mundial para la resolución de asuntos de planificación cuando existen discrepancias entre los slots solicitados por las aerolíneas y los asignados por los

coordinadores de los aeropuertos. La conferencia de programación IATA para la temporada de invierno tiene lugar en el mes de junio y la de la temporada de verano en el mes de noviembre.

Decisión	Decisión emitida por la Comisión declarando la Operación compatible con el mercado común de conformidad con el artículo 6(1)(b) del Reglamento de Concentraciones.
Entidad Resultante	La entidad resultante de la fusión entre Clickair y Vueling.
Ejecución de la Concentración	La fecha en la que Iberia adquiere control de la Nueva Vueling a los efectos del artículo 3.1 (b) del Reglamento de Concentraciones que deberá ser notificada a la Comisión inmediatamente.
Fecha Límite de Devolución de Slots	Para la temporada IATA de verano, el 15 de enero, y para la temporada IATA de invierno, el 15 de agosto.
Fecha Límite de Petición de Slots	La fecha límite para la presentación de las solicitudes de slots a los coordinadores de slots, es decir, 35 días antes de la Conferencia de Programación de IATA.
Fecha Efectiva	La fecha de la Decisión.
Frecuencia(s)	Viaje de ida y vuelta en una determinada Ruta Identificada.
Iberia	Iberia Líneas Aéreas de España, S.A.
Iberia Plus	Programa de pasajeros frecuentes de Iberia.
Mal Uso	Este término tendrá el significado que se le otorga en la Cláusula 1.3.6.
Notificante	Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. o Iberia.
Nuevo Prestador de Servicios Aéreos	Aquella aerolínea que no sea miembro de la alianza Oneworld que comienza a prestar un servicio directo en una Ruta Identificada o que incrementa el número de frecuencias directas que opera en una Ruta Identificada en virtud de los presentes compromisos.
Operación o Concentración Notificada	Adquisición de control exclusivo por parte de Iberia de la Entidad Resultante de la fusión entre Clickair y Vueling.
Parte Solicitante	Tendrá el significado que se le otorga en la Cláusula 6.
Partes	Iberia, Clickair y Vueling incluyendo sus filiales y sucesores.
Período de Utilización	Período de cuatro (4) temporadas IATA consecutivas (es decir, por ejemplo, Verano/Invierno/Verano/Invierno o de cuatro temporadas de Verano consecutivas en aquellas rutas

que no se operan durante todo el año) de utilización de los Slots cedidos en virtud del Procedimiento de Transferencia en las Rutas Identificadas tal y como se prevé en la Cláusula 1.3.5.

Período de Utilización Reducido

Período de dos (2) temporadas IATA consecutivas (es decir, por ejemplo, Verano/Invierno o de dos temporadas de Verano consecutivas en aquellas rutas que no se operan durante todo el año) de utilización de los Slots cedidos en virtud del Procedimiento de Transferencia en las Rutas Identificadas tal y como se prevé en la Cláusula 1.3.5.

Potencial Nuevo Entrante

Cualquier aerolínea Solicitante que no sea miembro de la alianza Oneworld capaz de ofrecer un Servicio Aéreo Competitivo de forma individual o conjunta mediante código compartido y que para dicho fin requiere que las Partes cedan Slot(s) de conformidad con lo establecido en el Compromiso de Slots.

A efectos aclaratorios, el Potencial Nuevo Entrante será aquel que cumpla los siguientes requisitos:

- que sea independiente y carezca de vínculos con las Partes;
- que desee iniciar o incrementar servicios regulares de transporte aéreo directas en una o varias de las Rutas Identificadas; y
- que, a estos efectos, necesite un Slot o varios Slots para operar un Servicio Aéreo Competitivo directo que compita con los de las Partes.

Procedimiento Acelerado de Resolución de Controversias

Este término tendrá el significado que se le otorga en la Cláusula 5.

Procedimiento de Transferencia

Procedimiento de transferencia de slots descrito en la Cláusula 1.3.1.

Procedimiento Estándar de Asignación de Slots

Tendrá el significado que se le otorga en la Cláusula 1.3.1.

Reglamento de Concentraciones

Reglamento (CE) No 139/2004 del Consejo de 20 de enero de 2004 sobre el control de las concentraciones entre empresas.

Reglamento 95/93	Reglamento (CEE) No 95/93 del Consejo de 18 de enero de 1993 relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.
Rutas Domésticas Identificadas	Málaga-Barcelona, Barcelona-Granada, Barcelona-Oviedo, Barcelona-Santiago de Compostela, Barcelona-Sevilla, Málaga-Bilbao, Alicante-Ibiza, Bilbao-Ibiza, Bilbao-Sevilla, Ibiza-Sevilla, Ibiza-Valencia y Sevilla-Valencia.
Rutas Europeas Identificadas	Barcelona-Roma, Barcelona-Venecia, Barcelona-Niza, Atenas-Barcelona, Madrid-Nápoles, Madrid-Venecia e Ibiza-París.
Rutas Identificadas	Las Rutas Europeas Identificadas y las Rutas Domésticas Identificadas.
Servicio Aéreo Competitivo	Un servicio aéreo regular de pasajeros directo operado en una o más de las Rutas Identificadas.
Slot(s)	Los Slots en Rutas Domésticas Identificadas y los Slots en Rutas Europeas Identificadas.
Slots en Rutas Domésticas Identificadas	La hora prevista de llegada o de salida disponible o asignada a un movimiento de aeronave, en una fecha determinada y en un aeropuerto coordinado según las condiciones contempladas en el Reglamento 95/93 en relación con cada una de las Rutas Domésticas Identificadas
Slots en Rutas Europeas Identificadas	La hora prevista de llegada o de salida disponible o asignada a un movimiento de aeronave, en una fecha determinada y en un aeropuerto coordinado según las condiciones contempladas en el Reglamento 95/93 en relación con cada una de las Rutas Europeas Identificadas.
Solicitante	Aquella aerolínea interesada en la obtención de Slots de las Partes de conformidad con lo establecido en los presentes Compromisos.
Temporada IATA	La temporada IATA de Verano comienza el último domingo del mes de marzo y termina el sábado anterior al último domingo de octubre. La temporada IATA de Invierno comienza el último domingo del mes de octubre y termina el sábado anterior al último domingo de marzo.
Vueling	Vueling Airlines, S.A.

1. SLOTS

1.1 SLOTS PARA LAS RUTAS EUROPEAS IDENTIFICADAS

1.1.1 Las Partes se comprometen a ceder los slots necesarios en Barcelona y/o Venecia y/o Roma y/o Niza y/o Atenas y/o Madrid y/o Nápoles y/o Ibiza y/o París para que uno o más Potencial(es) Nuevo(s) Entrante(s) pueda(n) operar o incrementar el siguiente número de frecuencia(s) adicionales, es decir, trayecto(s) de ida y vuelta en una determinada Ruta Identificada (en adelante, la(s) **Frecuencia(s)**) en las siguientes Rutas Europeas Identificadas:

- (i) **Barcelona-Venecia** – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
- (ii) **Barcelona-Roma** – hasta un máximo de catorce (14) frecuencias semanales.
- (iii) **Barcelona-Niza** – hasta un máximo de cuatro (4) frecuencias semanales.
- (iv) **Barcelona – Atenas** – hasta un máximo de tres (3) frecuencias semanales.
- (v) **Madrid-Venecia** - hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
- (vi) **Madrid-Nápoles** - hasta un máximo de cuatro (4) frecuencias semanales.
- (vii) **Ibiza-París** - hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales durante la temporada IATA de verano.

1.2 SLOTS PARA LAS RUTAS DOMÉSTICAS IDENTIFICADAS

1.2.1 Las Partes se comprometen a ceder los slots necesarios en Barcelona y/o Málaga y/o Santiago de Compostela y/o Sevilla y/o Granada y/o Oviedo y/o Bilbao y/o Ibiza y/o Valencia y/o Alicante para que uno o más Potencial(es) Nuevo(s) Entrante(s) pueda(n) operar o incrementar el siguiente número de Frecuencias adicionales en las siguientes Rutas Domésticas Identificadas:

- (i) **Barcelona-Málaga** – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
- (ii) **Barcelona-Santiago de Compostela** – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
- (iii) **Barcelona-Sevilla** – hasta un máximo de veintiuna (21) frecuencias semanales.
- (iv) **Barcelona-Granada** – hasta un máximo de catorce (14) frecuencias semanales.
- (v) **Barcelona-Oviedo** – hasta un máximo de seis (6) frecuencias semanales.
- (vi) **Bilbao-Málaga** – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
- (vii) **Bilbao-Ibiza** – hasta un máximo de tres (3) frecuencias semanales en la temporada IATA de Verano.

- (viii) **Bilbao-Sevilla** – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales.
- (ix) **Ibiza-Sevilla** – hasta un máximo de cuatro (4) frecuencias semanales en la temporada IATA de Verano.
- (x) **Ibiza-Valencia** – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales en la temporada IATA de Verano.
- (xi) **Alicante- Ibiza** – hasta un máximo de siete (7) frecuencias semanales en la temporada IATA de Verano.
- (xii) **Sevilla-Valencia** – hasta un máximo de catorce (14) frecuencias semanales.

1.3 CONDICIONES RELATIVAS A SLOTS

1.3.1 El Potencial Nuevo Entrante deberá cumplir con el siguiente procedimiento para la obtención de los Slots de las Partes (el *Procedimiento de Transferencia*).

El Potencial Nuevo Entrante que tenga intención de empezar a operar o incrementar un Servicio Aéreo Competitivo en una o varias de las Rutas Identificadas deberá enviar una solicitud de slots a: (i) el coordinador de slots, a través del procedimiento normal de asignación de slots (el *Procedimiento Estándar de Asignación de Slots*); y (ii) al Administrador Supervisor en el plazo previsto en la Cláusula 3.1.

El Potencial Nuevo Entrante sólo podrá recibir Slots de las Partes si no ha conseguido slots y si está en posición de demostrar que ha realizado todos los esfuerzos razonables para obtener los slots necesarios para operar en una o varias de las Rutas Identificadas mediante el Procedimiento Estándar de Asignación de Slots. Por lo tanto, el Potencial Nuevo Entrante deberá solicitar al coordinador del aeropuerto en cuestión la concesión de los slots necesarios para iniciar/incrementar un Servicio Aéreo Competitivo en una o varias de las Rutas Identificadas siguiendo el Procedimiento Estándar de Asignación de Slots, incluyendo la asignación de slots por el coordinador tras la fecha límite de devolución de slots, fecha que tendrá lugar el 15 de enero en el caso de la Temporada IATA de verano y el 15 de agosto en el caso de la Temporada IATA de invierno (la *Fecha Límite de Devolución de Slots*).

A estos efectos, se entenderá que, en particular, el Potencial Nuevo Entrante no ha realizado todos los esfuerzos razonables para la obtención de los slots necesarios si:

- (i) el Potencial Nuevo Entrante hubiera obtenido slots en el marco del Procedimiento Estándar de Asignación de Slots para una franja horaria situada en un intervalo de veinte (20) minutos desde la hora solicitada pero, una vez concedido, ese slot se hubiese rechazado por el Potencial Nuevo Entrante; y/o
- (ii) el Potencial Nuevo Entrante hubiera obtenido slots en el marco del Procedimiento Estándar de Asignación de Slots en un momento situado a más de veinte (20) minutos de la franja solicitada y no se hubiese dado la oportunidad a las Partes de intercambiar esos slots por otros situados en un período razonable igual o inferior a los veinte (20) minutos de la hora solicitada.

- 1.3.2** El número máximo de slots a ceder por las Partes no excederá, por aeropuerto, a la suma de los Slots correspondientes al número de Frecuencias ofrecidas en las Rutas Identificadas desde ese aeropuerto en el marco de los presentes Compromisos. A estos efectos, con la excepción prevista en la Cláusula 1.3.7, cualquier Slot cedido de manera indefinida en virtud del Procedimiento de Transferencia o que haya perdido el derecho histórico será descontado del número máximo de Slots por aeropuerto a ceder en virtud de los presentes Compromisos.
- 1.3.3** Sin perjuicio de lo establecido en el presente documento de Compromisos y, particularmente, en el presente apartado, las Partes no estarán obligadas a ceder los Slots al Potencial Nuevo Entrante en los siguientes casos: (i) cuando el Potencial Nuevo Entrante no ha realizado todos los esfuerzos razonables mediante el Procedimiento Estándar de Asignación de Slots para la obtención de los slots necesarios para operar en las Rutas Identificadas; y (ii) cuando se haya producido un mal uso por parte del Potencial Nuevo Entrante tal y como se describe en la Cláusula 1.3.6 siguiente (el *Mal Uso*).
- 1.3.4** Las Partes se comprometerían así a ceder Slots situados en un intervalo de (20) minutos a contar desde la franja horaria solicitada por el Potencial Nuevo Entrante en caso de que las Partes dispongan de Slots en ese intervalo de tiempo. En caso de no disponer de Slots en ese intervalo, las Partes ofertarán el Slot disponible más próximo en el tiempo a la franja solicitada. Los Slots (de llegada y de salida) a poner a disposición del Potencial Nuevo Entrante deberán permitir una rotación razonable de la aeronave. Las Partes no tendrán que ofrecer los Slots si los que el Potencial Nuevo Entrante haya podido obtener mediante el Procedimiento Estándar de Asignación de Slots son más próximos temporalmente a la petición del Potencial Nuevo Entrante que aquellos que las Partes tienen a su disposición.
- 1.3.5** Como norma general, los Slots obtenidos como resultado del Procedimiento de Transferencia por parte de las Partes, sólo podrán ser utilizados para prestar un Servicio Aéreo Competitivo en la Ruta Identificada para los que el Potencial Nuevo Entrante los ha solicitado a las Partes no pudiendo ser utilizados en otra ruta salvo que el Potencial Nuevo entrante haya operado la Ruta Identificada para la que se han cedido Slots por un período de cuatro (4) temporadas IATA consecutivas (es decir, Verano/Invierno/Verano/Invierno o de cuatro temporadas de Verano consecutivas en aquellas rutas que no se operan durante todo el año) (el *Período de Utilización*).

Una vez se produzca la cesión de los Slots y estos se hayan utilizado apropiadamente en la Ruta Identificada durante el Período de Utilización, dicha cesión tiene carácter indefinido y se entenderá que los derechos sobre dichos Slots son titularidad del Potencial Nuevo Entrante. De este modo, una vez transcurrido el Período de Utilización, el Potencial Nuevo Entrante podrá transferir los Slots obtenidos en virtud del presente Compromiso de una Ruta Identificada a cualquier otra de corto y medio radio que explote el Potencial Nuevo Entrante.

Durante el Período de Utilización, el Potencial Nuevo Entrante no podrá transferir, ceder, disponer ni gravar de cualquier forma cualquier Slot cedido por las Partes.

El Período de Utilización se verá reducido a dos (2) temporadas IATA completas consecutivas para aquel Potencial Nuevo Entrante que solicite Slots para operar un número significativo de Rutas Identificadas desde un mismo aeropuerto (es decir, Verano/Invierno o de dos temporadas de Verano consecutivas en aquellas rutas que

no se operan durante todo el año) (el *Período de Utilización Reducido*). A estos efectos véase la Cláusula 3.3 (i) (C).

Una vez se produzca la cesión de los Slots y estos se hayan utilizado apropiadamente en la Ruta Identificada durante el Período de Utilización Reducido, dicha cesión tiene carácter indefinido y se entenderá que los derechos sobre dichos Slots son titularidad del Potencial Nuevo Entrante. De este modo, una vez transcurrido el Período de Utilización Reducido, el Potencial Nuevo Entrante podrá transferir los Slots obtenidos en virtud del presente Compromiso de las Rutas Identificadas a otras de corto y medio radio que explote el Potencial Nuevo Entrante.

Durante el Período de Utilización Reducido, el Potencial Nuevo Entrante no podrá transferir, ceder, disponer ni gravar de manera contraria a lo dispuesto en estos Compromisos cualquier Slot cedido por las Partes.

- 1.3.6** Durante el Período de Utilización o durante el Período de Utilización Reducido, se entenderá que existe un Mal Uso, cuando el Potencial Nuevo Entrante haya obtenido Slots cedidos por las Partes y decida (i) no iniciar la operación de servicios en la Ruta Identificada; o (ii) operar menos frecuencias semanales en una Ruta Identificada o dejar de operar en la Ruta(s) Identificada(s); (iii) transfiera, ceda, disponga, grave de manera contraria a lo dispuesto en estos Compromisos cualquier Slot cedido por las Partes; (iv) no utilizar los Slots en la Ruta Identificada; y (v) no utilizar debidamente los Slots, entendiéndose que esto se produce cuando (a) no se ha hecho uso de los Slots en un 80% de cada serie de Slots para la que fueron asignados (principio del “*use it or lose it*”); o; (b) se opera en un horario distinto del Slot asignado en el marco del Procedimiento de Transferencia sin consolidar por tanto el derecho histórico (perdiendo así, los derechos históricos y teniendo en este caso que volver el Slot al *pool*).
- 1.3.7** Durante el Período de Utilización o durante el Período de Utilización Reducido, el Potencial Nuevo Entrante que haya obtenido en cualquier momento Slots en aplicación del Procedimiento de Transferencia e incurra o prevea que va a incurrir en una situación de Mal Uso, informará al Administrador Supervisor y a las Partes con el tiempo mínimo suficiente para que las Partes puedan en la práctica hacer un uso de los Slots cedidos y devolverá los Slots no utilizados o mal utilizados de la Ruta Identificada en cuestión a las Partes. En este caso, los Slots devueltos no computarán a los efectos previstos en la cláusula 1.3.2.
- 1.3.8** Los Slots que se cedan en aplicación del Procedimiento de Transferencia descrito serán ofrecidos de manera gratuita sin que las Partes obtengan ninguna compensación por la cesión.
- 1.3.9** Las Partes firmarán un acuerdo de transferencia de Slots con el Potencial Nuevo Entrante en relación con las Rutas Identificadas (el *Acuerdo de Transferencia de Slots*). Dicho Acuerdo de Transferencia de Slots estará sujeto a la autorización previa de la Comisión y deberá incluir un Procedimiento Acelerado de Resolución de Controversias de conformidad con el establecido en la Cláusula 6.

2. DURACIÓN DE LOS COMPROMISOS

- 2.1** Para asegurar que el Potencial Nuevo Entrante tiene acceso garantizado a un compromiso estructural, las obligaciones de cesión de los Slots en relación con las

Rutas Identificadas descritas anteriormente estarán vigentes con carácter indefinido y podrán, por tanto, ser invocadas por un Potencial Nuevo Entrante en cualquier momento sujeto a lo establecido en las Cláusulas 1 y 8.

3. PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN, PAPEL DEL ADMINISTRADOR SUPERVISOR Y AUTORIZACIÓN POR LA COMISIÓN

3.1 Antes de la fecha límite para la presentación de las solicitudes de slots a los coordinadores de slots (es decir, 35 días antes de la Conferencia de Programación de IATA, en adelante *la Fecha Límite de Petición*), cualquier aerolínea que tenga intención de obtener Slots de las Partes de acuerdo con el Procedimiento de Transferencia deberá enviar una solicitud de slots a: (i) el coordinador de slots, a través del Procedimiento Estándar de Asignación de Slots; y (ii) al Administrador Supervisor.

3.2 Al menos 3 semanas antes de la Conferencia de Programación IATA de la temporada IATA en cuestión, el Administrador Supervisor remitirá la solicitud de slots a las Partes. El Administrador Supervisor preguntará a las Partes qué slots cederían en caso de ser necesario (sobre la base de los asignados de forma preliminar en el *Slot Preliminary Allocation List -SAL*) durante la ventana solicitada por cada Solicitante (con un margen temporal de +/- 20 minutos). De no disponer de ningún Slot en ese intervalo de tiempo, se cedería el Slot más cercano. Las Partes deberán responder en un plazo de dos (2) semanas a la solicitud del Administrador Supervisor.

3.3 Entre la Fecha Límite de Petición y el inicio de la Conferencia de Programación:

(i) la Comisión, asesorada por el Administrador Supervisor:

(A) evaluará si el Solicitante cumple los requisitos necesarios para ser considerado como un Potencial Nuevo Entrante y si el servicio a prestar por el Solicitante podría ser considerado como un Servicio Aéreo Competitivo.

(B) si hay más de un Solicitante, la Comisión evaluará qué Solicitante debe prevalecer. En la propuesta de selección de un Potencial Nuevo Entrante en las Rutas Identificadas, se otorgará preferencia a aquel Solicitante que haya manifestado su intención de operar el mayor número de Rutas Identificadas desde un mismo aeropuerto.

(C) evaluará, en su caso, si el Solicitante se puede beneficiar del Período de Utilización Reducido previsto en la Cláusula 1.3.5.

3.4 De conformidad con la Cláusula 3.3.(i).(A), la Comisión decidirá después de haber oído al Administrador Supervisor si considera al Solicitante como un Potencial Nuevo Entrante de conformidad con los siguientes criterios:

(i) el Solicitante ha de ser independiente y no estar relacionado con las Partes; y

(ii) el Solicitante es un competidor potencial viable, con capacidad, recursos y compromiso para operar la(s) Ruta(s) Identificada(s) a largo plazo como una actividad viable y con fuerza competitiva.

- 3.5** Para asistir al Administrador Supervisor en la preparación de su asesoramiento y/o a la Comisión en la adopción de sus decisiones, el Administrador Supervisor y/o la Comisión podrán solicitar al Solicitante aportar al Administrador Supervisor y/o la Comisión un plan de negocios detallado. Este plan deberá contener una presentación general de la empresa incluyendo su historia, su situación jurídica, la lista y descripción de sus accionistas y los dos informes anuales financieros auditados más recientes. El plan de negocio detallado deberá aportar información relativa a los planes que tiene la compañía en términos de desarrollo de su red, flota, etc., e información detallada sobre sus planes para la(s) Ruta(s) Identificada(s) en la(s) que desea operar. Este último debe especificar en detalle las operaciones previstas en las Rutas Identificada(s) durante un período de al menos (2) dos temporadas IATA (tamaño de las aeronaves, número de frecuencias operadas, calendario previsto de los vuelos) y los resultados financieros esperados (tráfico previsto, ingresos, beneficios). El Administrador Supervisor y/o la Comisión podrán también solicitar una copia de todos los acuerdos de cooperación que el Solicitante pueda tener con otras aerolíneas. Los secretos de negocio y la información confidencial se mantendrán confidenciales por la Comisión y el Administrador Supervisor y no estarán accesibles a las Partes, a otras empresas o al público.
- 3.6** Una vez recibidos los mensajes SAL⁶⁷ del coordinador, y con carácter previo al inicio de la Conferencia de Programación de IATA, el Administrador Supervisor informará a cada Solicitante (en caso de que a éstos no se les hayan asignado slots en el período de +/- 20 minutos tal y como se indica en el SAL) y al coordinador:
- (i) Si puede acogerse al Compromiso de cesión de slots;
 - (ii) Si es:
 - (A) el único Solicitante o el Solicitante preferente; o
 - (B) si no es el Solicitante preferente; y
 - (iii) Si el Solicitante puede beneficiarse del Período de Utilización Reducido previsto en la Cláusula 1.3.5;
 - (iv) El Slot/s en particular que las Partes cederían en virtud del Procedimiento de Transferencia.

En todo caso, el Solicitante acudirá a la Conferencia de Programación de IATA e intentará mejorar sus slots.

- 3.7** Al final de la Conferencia de Programación de la IATA, quedará constancia, incluso para el Administrador Supervisor, por ejemplo a través de la base de datos de la *European Union Airport Coordinators Association* (EUACA), si cada uno de los Solicitantes han obtenido slots dentro del período de +/- 20 minutos mediante el Procedimiento Estándar de Asignación de Slots.

⁶⁷ En este sentido, el coordinador de slots ya habrá enviado los mensajes SAL (mensajes mediante los cuales el coordinador informa sobre la situación de sus solicitudes de slots) a cada aerolínea.

- 3.8** En el plazo de dos semanas tras la conclusión de la Conferencia de Programación de IATA, el Solicitante preferente informará al Administrador Supervisor y a las Partes si se va a comprometer a operar los slots ofertados eventualmente por las Partes en el caso de que el Solicitante no los haya obtenido mediante el Procedimiento Estándar de Asignación de Slots. Si no fuera así, el Administrador Supervisor ofrecerá los slots al siguiente Solicitante (si hubiera).
- 3.9** En el plazo de una semana desde la confirmación por parte del Solicitante que operará los Slots, las Partes ofertarán dichos slots para ser transferidos al Solicitante, se firmará en su caso el Acuerdo de Transferencia de Slots e informará al coordinador de la transferencia con el fin de obtener la confirmación necesaria.
- 3.10** En aquellos aeropuertos de las Rutas Identificadas que tengan horarios facilitados en el sentido del artículo 2 (i) del Reglamento (CEE) 95/93 del Consejo de 18 de enero de 1993 relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, las Partes se comprometen a colaborar voluntariamente con cualquier Potencial Nuevo Entrante y *mutatis mutandi* con el facilitador de horarios relevante para resolver cualquier congestión con el fin de que el mecanismo previsto en las cláusulas 3.1 a 3.9 tenga el mismo efecto en dichos aeropuertos.

4. COMPROMISO DE PERMITIR EL USO DE LA TARJETA IBERIA PLUS POR POTENCIALES NUEVOS ENTRANTES EN LAS RUTAS IDENTIFICADAS

- 4.1** En caso de que el Potencial Nuevo Entrante no participe en el programa de pasajeros frecuentes de Iberia (*Iberia Plus*) o no disponga de un programa de pasajeros frecuentes equivalente, Iberia permitirá al Potencial Nuevo Entrante, a petición de éste, participar en el programa Iberia Plus en las Rutas Identificadas.
- 4.2** El acuerdo relativo al uso de la tarjeta Iberia Plus con el Potencial Nuevo Entrante se basará en términos y condiciones similares a los de los socios de alianza de Iberia en las mismas Rutas Identificadas en la actualidad. Las condiciones económicas reflejan las condiciones medias acordadas por Iberia con sus socios de alianza en rutas de características similares a las Rutas Identificadas.
- 4.3** Cualquier disputa que surja entre las Partes y Potenciales Nuevos Entrantes en relación a acuerdos de utilización de Iberia Plus estarán sujetas a la mediación y al Procedimiento Acelerado de Resolución de Controversias descritos en la Cláusula 6.
- 4.4** Cualquier acuerdo de utilización de la tarjeta Iberia Plus estará vigente con carácter indefinido y podrá, por tanto, ser invocado por un Potencial Nuevo Entrante en cualquier momento, sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula 8.

5. ADMINISTRADOR SUPERVISOR

5.1 NOMBRAMIENTO DEL ADMINISTRADOR SUPERVISOR

- 5.1.1** La Notificante nombrará, en los plazos y según el procedimiento descrito a continuación a un Administrador Supervisor, que, una vez aprobado por la Comisión, desempeñará las funciones de supervisar el cumplimiento por las Partes de los compromisos y demás obligaciones que puedan contenerse en la Decisión de autorización de la Operación.

El Administrador Supervisor será independiente de la Notificante y de las empresas de sus respectivos grupos y deberá estar en posesión de las cualificaciones necesarias para desempeñar su mandato y estar familiarizado con el sector aéreo (por ejemplo, un banco de inversión, consultor especialista el sector del transporte aéreo o auditor). Además, no deberá estar expuesto a ningún conflicto de interés por lo que no tendrá ningún tipo de relación directa o indirecta laboral, de consultoría o cualquier otra relación con Iberia, Vueling o Clickair en los últimos tres años y no tendrá este tipo de relación con las Partes tras dos años una vez terminado su mandato.

- 5.1.2** La Notificante se asegurará que la remuneración del Administrador Supervisor deberá ser suficiente para garantizar el cumplimiento efectivo e independiente de su mandato.

En el plazo de una (1) semana desde la Fecha Efectiva, Iberia deberá presentar a la Comisión para su aprobación, una lista de personas de una o más personas que Iberia entiende adecuados para cumplir las funciones de Administrador Supervisor.

La propuesta debe contener suficiente información para que la Comisión pueda verificar que el Administrador Supervisor propuesto cumple los requisitos establecidos anteriormente y deberá incluir:

- (i) Todos los términos del mandato propuesto que incluirá todas las estipulaciones necesarias para permitir que el Administrador Supervisor pueda llevar a cabo sus funciones en virtud de estos Compromisos.
- (ii) Un esquema de trabajo que describa cómo el Administrador Supervisor pretende llevar a cabo las funciones asignadas.

La Comisión tendrá la discreción de autorizar o rechazar el Administrador Supervisor propuesto y aprobar el mandato propuesto sujeto a aquellas modificaciones que estime necesarias para que el Administrador Supervisor cumpla con sus obligaciones. Si se autoriza a una persona, Iberia deberá nombrar a dicha persona o institución como Administrador Supervisor. En caso de que la Comisión apruebe más de una persona o institución, Iberia podrá elegir al Administrador Supervisor entre los aprobados. El Administrador Supervisor debería ser nombrado en el plazo de una semana desde la aprobación del mismo por la Comisión de acuerdo con el mandato aprobado por ésta.

En caso de que la Comisión rechace todos los Administradores Supervisores propuestos por Iberia, ésta deberá presentar al menos dos personas adicionales o instituciones en el plazo de una semana desde la comunicación formal del rechazo por parte de la Comisión.

En el caso de que se vuelva a rechazar los Administradores Supervisores propuestos, la Comisión propondrá un Administrador Supervisor que Iberia deberá nombrar de acuerdo con el mandato aprobado por la Comisión.

5.2 MANDATO DEL ADMINISTRADOR SUPERVISOR

- 5.2.1** El mandato del Administrador Supervisor deberá incluir, en particular, las siguientes obligaciones y responsabilidades:

- (i) supervisar el correcto cumplimiento por las Partes, de las obligaciones contraídas en estos Compromisos en la medida en que éstas estén dentro del ámbito de aplicación de este Compromiso;
- (ii) proponer a las Partes aquellas medidas que el Administrador Supervisor considere necesarias para garantizar el cumplimiento de las condiciones y obligaciones de la Decisión;
- (iii) asesorar y preparar una recomendación por escrito a la Comisión relativa a la validez de cualquier Acuerdo de Transferencia de Slots y Potencial Nuevo Entrante sujeto a la aprobación de la Comisión en virtud de las Cláusulas 1 y 3 anteriores;
- (iv) proporcionar a la Comisión informes escritos relativos al cumplimiento de estos Compromisos por las Partes y a la evolución del cumplimiento de su mandato, identificando cualesquiera aspectos en los que las Partes no hayan cumplido con estos Compromisos o el Administrador Supervisor no haya sido capaz de cumplir con su mandato;
- (v) mediar en cualesquiera desacuerdos relativos a los términos de cualquier Acuerdo de Transferencia de Slots, si la mediación del acuerdo en cuestión fuere acordada por la otra parte u otras partes y presentar a la Comisión un informe sobre los resultados de tal mediación; y
- (vi) en cualquier momento, proporcionar a la Comisión, a petición de ésta, un informe de forma escrita u oral sobre las cuestiones que entran dentro del ámbito de aplicación de estos Compromisos.

5.2.2 Las Partes recibirán, simultáneamente, una versión no confidencial de cualquier recomendación preparada por el Administrador Supervisor para la Comisión (tal y como se previene en el apartado 5.2.1(iii)).

5.2.3 Los informes previstos en las Cláusulas 5.2.1.(iii) a (vi) deberán ser preparados en español. Los informes previstos en la Cláusula 5.2.1.(iv) deberán ser enviados por el Administrador Supervisor a la Comisión dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la finalización de cada Temporada IATA posterior al mandato del Administrador supervisor o en el momento que la Comisión así lo indique y deberá referirse a la evolución de la Temporada IATA inmediatamente anterior. Las Partes deberán recibir, simultáneamente, una versión no confidencial de cada informe del Administrador Supervisor.

5.2.4 El Administrador Supervisor podrá razonablemente requerir en el desempeño de su mandato a las Partes que le proporcionen cualquier tipo de asistencia e información que pueda necesitar, incluyendo copias de todos los documentos relevantes. La Notificante deberá pagar una remuneración razonable al Administrador Supervisor por sus servicios tal y como se estipule en el mandato.

5.2.5 El Administrador Supervisor tendrá pleno y completo acceso a cualesquiera libros, registros, documentos, instalaciones de directivos o cualquier otro personal, información técnica de las Partes que sea necesaria para el cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con estos Compromisos.

- 5.2.6** Las Partes deberán indemnizar al Administrador Supervisor (y, en su caso, a sus empleados, agentes y asesores) (individualmente definida como *Parte Indemnizada*) y mantener en cualquier caso indemne a cada Parte Indemnizada. Para este fin, se acuerda que una Parte Indemnizada no será responsable frente a las Partes respecto de cualesquiera responsabilidades derivadas del cumplimiento de las obligaciones como Administrador Supervisor de conformidad con estos Compromisos, salvo que esas responsabilidades resulten de la deliberada omisión, imprudencia, negligencia grave o mala fe del Administrador Supervisor (o, en su caso, de sus empleados, agentes y asesores).

A cargo de las Partes, el Administrador Supervisor podrá nombrar asesores, previo consentimiento de la Comisión, si ésta considera que el nombramiento de dichos asesores es necesario para el cumplimiento de las obligaciones previstas en el mandato, siempre que los honorarios incurridos sean razonables y acordes a lo consultado con las Partes.

5.3 RESOLUCIÓN DEL MANDATO DEL ADMINISTRADOR SUPERVISOR

- 5.3.1** Si el Administrador Supervisor cesa en el cumplimiento de sus funciones de conformidad con los Compromisos o por cualquiera otra buena causa, incluida la exposición del Administrador Supervisor a un conflicto de interés:

- (i) la Comisión podrá, previa audiencia del Administrador Supervisor, exigir a las Partes, la sustitución del Administrador Supervisor, o
- (ii) las Partes podrán, previo consentimiento de la Comisión, sustituir al Administrador Supervisor.

- 5.3.2** Si el Administrador Supervisor es destituido éste podrá ser requerido a continuar en sus funciones hasta que el nuevo Administrador Supervisor haya sido nombrado y haya recibido del Administrador Supervisor toda la información relevante. El nuevo Administrador Supervisor deberá ser nombrado de conformidad con el procedimiento establecido en la Cláusula 5.3.1.

- 5.3.3** Independientemente de ser destituido de conformidad con lo dispuesto en la Cláusula 4.3.1., el Administrador Supervisor solamente deberá dejar de actuar como tal después de que la Comisión lo haya liberado de sus obligaciones. Sin embargo, la Comisión podrá exigir en cualquier momento la renovación del nombramiento del Administrador Supervisor en caso de que, posteriormente, se ponga de manifiesto que los Compromisos no han sido plenamente ni correctamente implementados.

6. PROCEDIMIENTO ACELERADO DE RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

- 6.1** En el caso de que un Potencial Nuevo Entrante o un Nuevo Prestador de Servicios Aéreos tenga razones para creer que las Partes no están cumpliendo con los requisitos del Acuerdo de Transferencia de Slots y del Acuerdo de Iberia Plus contemplados en los Compromisos con respecto a esa parte, se aplicará el procedimiento acelerado de resolución de controversias (el *Procedimiento Acelerado de Resolución de Controversias*) descrito en esta Cláusula 6.

- 6.2** Cualquier Potencial Nuevo Entrante o un Nuevo Prestador de Servicios Aéreos que desee hacer uso del procedimiento abreviado de resolución de controversias (la **Parte Solicitante**) debe notificar por escrito a las Partes indicando en detalle las razones por las cuales esta parte entiende que las Partes no están cumpliendo con los requisitos del Acuerdo de Transferencia de Slots y el Acuerdo de Iberia Plus de los Compromisos (la **Notificación**). La Parte Solicitante y las Partes utilizarán sus mejores esfuerzos para resolver todas las diferencias de opinión y alcanzar acuerdos en todas las controversias que puedan surgir mediante la cooperación y consulta dentro de un periodo de tiempo razonable que no excederá de quince (15) días hábiles desde la recepción de la Notificación, el cual podrá ser extendido de mutuo acuerdo.
- 6.3** Si la Parte Solicitante y las Partes no resuelven sus diferencias de a través de la cooperación y consulta según lo dispuesto en el párrafo anterior, la Parte Solicitante deberá designar un árbitro.
- 6.4** Las Partes deberán, en un plazo de dos (2) semanas desde la recepción de la notificación escrita del nombramiento del árbitro de la Parte Solicitante, designar su árbitro y proporcionar por escrito a la Parte Solicitante las razones detalladas de su conducta impugnada.
- 6.5** Los árbitros designados por las Partes y por la Parte Solicitante deberán, dentro de una (1) semana desde la designación de los mismos, acordar el nombramiento de un tercer árbitro. Si los árbitros designados por las Partes y por la Parte Solicitante no logran alcanzar un acuerdo en la designación del tercer árbitro deberán solicitar al Presidente de la Cámara de Comercio Internacional (**CCI**) que nombre al tercer árbitro.
- 6.6** Los árbitros deberán ser instruidos para establecer un tribunal de arbitraje y emitir una decisión preliminar sobre las cuestiones debatidas en el plazo de un (1) mes desde el nombramiento del tercer árbitro, que puede ser prorrogado, en caso de ser necesario, por acuerdo unánime de los tres árbitros. La decisión preliminar será aplicable de inmediato y hasta que la decisión final se emita. La decisión final deberá ser tomada por los árbitros en el plazo de seis (6) meses desde el nombramiento del tercer árbitro, el cual puede ser prorrogado, en caso de ser necesario, por acuerdo unánime de los tres árbitros.
- 6.7** En su decisión preliminar y su decisión final, los árbitros también deberán determinar aquellos actos necesarios, en su caso, a ser adoptados por las Partes, a fin de garantizar el cumplimiento del Acuerdo de Transferencia de Slots y el Acuerdo de Iberia Plus de los Compromisos frente a la Parte Solicitante, que incluirá una decisión, preliminar o vinculante, sobre las condiciones contractuales objeto del litigio con el Acuerdo de Iberia Plus.
- 6.8** Cualquier árbitro tendrá derecho a solicitar toda la información pertinente de las Partes o de la Parte Solicitante, a fin de que puedan alcanzar una decisión.
- 6.9** La carga de la prueba en cualquier controversia sujeta a este Procedimiento Acelerado de Resolución de Controversias será determinada de la siguiente manera: i) la Parte Solicitante debe presentar pruebas de un caso *prima facie*; y ii) si la Parte Solicitante aporta pruebas de un caso *prima facie*, el árbitro debe decantarse a favor de la Parte Solicitante salvo que las Partes aporten evidencia en contrario.

- 6.10** Los árbitros deberán ser instruidos para no hacer pública información confidencial y aplicar los estándares del derecho de la competencia de la Unión Europea establecidos para la información confidencial y los secretos de negocio.
- 6.11** El arbitraje deberá ser en español y conducido de conformidad con las reglas de la CCI. El laudo arbitral deberá, además de tratar sobre el fondo de la reclamación, imponer los honorarios y costas del proceso a la parte cuya solicitud no ha sido estimada.
- 6.12** En caso de desacuerdo entre las partes sujetas al arbitraje con respecto a la interpretación de los Compromisos, los árbitros deberán revisar la Decisión que recoge la interpretación de los Compromisos realizada por la Comisión antes de decidirse a favor de cualquiera de las partes del arbitraje. La Comisión podrá, en cualquier momento, emitir una propuesta durante el procedimiento arbitral.
- 6.13** Nada de lo dispuesto en el procedimiento arbitral deberá afectar a las facultades de decisión de la Comisión en relación con los Compromisos de conformidad con sus poderes en virtud del Reglamento de Concentraciones y el Tratado de la UE.

7. DISPOSICIONES GENERALES

- 7.1** Si la Concentración es abandonada, derogada, no aprobada o desaprobada por una autoridad gubernamental, o terminada en cualquier modo, estos Compromisos dejarán de aplicarse automáticamente.
- 7.2** En este sentido, en el caso de que la Ejecución de la Concentración no llegue a producirse por cualquier causa, cualquier Slot cedido antes de la Ejecución de la Concentración será devuelto a las Partes por el Potencial Nuevo Entrante al final la Temporada IATA en vigor en que se produzca el abandono, derogación, no aprobación o desaprobación de la Concentración.
- 7.3** Si la autorización de la Concentración por parte de otra autoridad gubernamental está sujeta a requisitos que son potencialmente inconsistentes con estos Compromisos, la Notificante solicitará la revisión y ajuste de estos Compromisos a fin de evitar tales inconsistencias.

8. CLÁUSULA DE REVISIÓN: PETICIÓN DE DISPENSA

- 8.1** La Comisión podrá, siempre que sea apropiado, en respuesta a una petición motivada por parte de Iberia que muestre la justificación necesaria y que vendrá acompañada del preceptivo informe del Administrador Supervisor, otorgar una extensión de los plazos previstos en el presente documento de Compromisos. En el caso de que Iberia solicite cualquier extensión de plazo, la solicitud debe ser presentada por lo menos un (1) mes antes de la finalización del plazo. Sólo en casos excepcionales, Iberia tendrá derecho a solicitar una prórroga dentro del último mes de cualquier plazo.

- 8.2** Además, la Comisión podrá, siempre que sea apropiado, en respuesta a una petición motivada por parte de Iberia que muestre la justificación necesaria y que vendrá acompañada del preceptivo informe del Administrador Supervisor dispensar, modificar o sustituir en circunstancias excepcionales una o más de las obligaciones recogidas en los presentes Compromisos.

Madrid, 8 de enero de 2009

Firmado

