

**Resumen de la Decisión de la Comisión
de 22 de junio de 2009
por la que se declara una concentración compatible con el mercado común y el Acuerdo EEE**

(Asunto COMP/M.5335 — Lufthansa/SN Airholding)

[notificada con el número C(2009) 4608]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/C 295/10)

El 22 de junio de 2009, la Comisión adoptó una Decisión en un asunto de concentración con arreglo al Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas ⁽¹⁾ y, en particular, el artículo 8, apartado 2, de dicho Reglamento. Hay una versión no confidencial del texto completo de la Decisión en la lengua auténtica del asunto y en las lenguas de trabajo de la Comisión en el sitio de internet de la Dirección General de Competencia, en la dirección siguiente:

http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. INTRODUCCIÓN

- (1) El 26 de noviembre de 2008, la Comisión recibió la notificación de una propuesta de concentración por la que la empresa Deutsche Lufthansa AG («LH», Alemania) iba a obtener el control exclusivo de la empresa SN Airholding SA/NV («SNAH», Bélgica) mediante la adquisición de sus acciones.

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A. LAS PARTES

- (2) Deutsche Lufthansa AG («LH», «la parte notificante») es una línea aérea de servicio completo que tiene sus nudos de comunicación en el aeropuerto internacional de Fráncfort y en el aeropuerto de Múnich y una base en el aeropuerto de Düsseldorf. LH controla Swiss International Air Lines Ltd. («LX»), basada en el aeropuerto de Zúrich, Air Dolomiti, Eurowings, y la línea de bajo coste Germanwings. Tanto LH como Swiss son miembros de Star Alliance. La Comisión aprobó el proyecto de adquisición de BMI por LH el 14 de mayo de 2009 ⁽²⁾.
- (3) SN Airholding SA/NV («SNAH») es la sociedad matriz de SN Brussels Airlines («SN»), una línea aérea belga que tiene su nudo de comunicaciones en el aeropuerto de Zaventem en Bruselas. La actividad central de SN es el transporte aéreo de pasajeros. SN no es miembro de ninguna alianza. En lo sucesivo, LH y SN se denominan «las Partes».

B. LA CONCENTRACIÓN

- (4) LH desea adquirir inicialmente el 45 % de las acciones de SNAH y tiene una opción de compra sobre el resto de las acciones que puede ejercer a partir del primer trimestre de 2011. Aunque la operación se va a completar en dos fases, una vez completada la primera, a saber, la adquisición del

45 % del capital accionario de SNAH, LH ejercerá un control exclusivo sobre SNAH.

C. DIMENSIÓN COMUNITARIA

- (5) La concentración notificada tiene dimensión comunitaria a tenor del artículo 1, apartado 2, del Reglamento CE de concentraciones.

D. TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

1. Mercados de productos y mercados geográficos considerados

- (6) La actividad de transporte aéreo de pasajeros solapa, en particular, a distintas rutas cortas que parten de Bruselas.
- (7) La investigación de mercado confirmó la práctica adoptada por la Comisión en asuntos anteriores según la cual el mercado de referencia de los servicios planificados de transporte aéreo de pasajeros se determina según pares de ciudades de «punto de origen/punto de destino» («O&D»), incluyendo todos los aeropuertos sustituibles en sus puntos de origen y destino respectivos.
- (8) En cuanto a la distinción entre clientes sensibles y no sensibles al tiempo, no es preciso que la Comisión se pronuncie en relación a la existencia de dos mercados de productos distintos para pasajeros sensibles y no sensibles dado que la valoración del efecto de la competencia en las rutas afectadas por la operación no difiere en función de la validez de dicha distinción.
- (9) La investigación de mercado confirmó la práctica adoptada por la Comisión en asuntos anteriores según la cual, en vuelos de menos de tres horas, los servicios indirectos no suelen resultar obstáculos a la competencia para los servicios directos.

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

⁽²⁾ Asunto COMP/M.5403 — Lufthansa/BMI.

(10) La Comisión investigó además las posibilidades de sustitución mutua del aeropuerto nacional de Bruselas en Zaventem (BRU) y el aeropuerto de Amberes (ANR). Hay indicaciones sólidas de que los vuelos de ANR no pueden sustituirse con vuelos desde BRU. En todo caso, aun en el supuesto de que los vuelos de/a BRU y los vuelos de/a ANR fueran parte del mismo mercado, la competencia entre ellos sería muy remota. De modo que la entrada en el mercado de un competidor que ofreciera vuelos desde ANR en rutas en las que la investigación haya señalado problemas de competencia, no contrarrestaría los efectos anticompetitivos de la concentración en dichas rutas.

2. Tratamiento de los socios de la alianza de LH

(11) Los socios de la alianza de LH no deben entrar en consideración para determinar los mercados afectados cualquiera que no se prevén repercusiones indirectas en las relaciones entre los socios de SN y LH. Respecto del análisis de la competencia en los mercados afectados, la Comisión evalúa la relación entre LH y sus socios de alianza y las consecuencias de la misma para su incentivo de competencia tras la fusión según un criterio de ruta a ruta.

3. Evaluación ruta a ruta

3.1. Haz de rutas Bélgica-Alemania

(12) En la ruta Bruselas-Fráncofurt, la Comisión comprobó que la concentración iba a llevar a un monopolio en el servicio a pasajeros sensibles al tiempo. Iba además a eliminar la estrecha competencia que se da entre LH y SN en el servicio a pasajeros no sensibles al tiempo y, aunque la entidad resultante iba a sufrir la competencia del tren, este no llegaría a compensar dicha pérdida de competencia. Para todos los pasajeros, la concentración iba a eliminar al mayor competidor de LH. En consecuencia, las previsiones son que la concentración impida la competencia efectiva según todas las definiciones de mercado.

(13) En las rutas Bruselas-Múnich y Bruselas-Hamburgo, la concentración iba a llevar a un monopolio tanto en el servicio a pasajeros sensibles al tiempo como en el de los no sensibles (y consiguientemente también para el mercado de todos los pasajeros en general).

(14) En la ruta Bruselas-Berlín, easyJet anunció su intención de ampliar de una a dos sus frecuencias diarias a partir de la temporada IATA de invierno 2009/2010, permitiendo trayectos de ida y vuelta en el día. La Comisión concluyó que easyJet supondrá una competencia suficiente para la entidad de la concentración, incluso en el servicio de pasajeros sensibles al tiempo.

3.2. Haz de rutas Bélgica-Suiza

(15) En las tres rutas entre Bélgica y Suiza (Bruselas-Basilea, Bruselas-Ginebra y Bruselas-Zúrich), una de las partes es una compañía operadora y la otra, una de comercialización según un acuerdo de reparto de códigos. La Comisión investigó primero la posibilidad de desestimar el acuerdo para determinar las hipótesis alternativas reales.

(16) En la ruta Bruselas-Basilea, independientemente de otras hipótesis, la Comisión concluyó que no había impedimentos significativos a la competencia efectiva dado que esta ruta es demasiado endeble como para soportar los servicios de dos compañías que operen independientemente.

(17) En la ruta Bruselas-Ginebra, en la que SN es compañía operadora, la Comisión concluyó que LX no se considera un competidor potencial. No hay, pues, problemas de competencia en esta ruta.

(18) En la ruta Bruselas-Zúrich, en la que LX es compañía operadora, la Comisión, en relación al análisis de hipótesis alternativas, concluyó que el acuerdo de reparto de códigos iba a finalizar a falta de concentración porque, sin la fusión, SN iba a adherirse a la «oneworld alliance» (y posiblemente sería comprada por BA). Si se terminara el reparto de códigos, SN entraría probablemente en la ruta Bruselas-Zúrich. Por ello, la concentración eliminaría la posibilidad significativa de la entrada de SN originando así un impedimento significativo de la competencia efectiva en la ruta Bruselas-Zúrich tanto en el servicio de pasajeros sensibles al tiempo como en el de los no sensibles.

3.3. Barreras de entrada

(19) En las cuatro rutas Bruselas-Fráncofurt, Bruselas-Múnich, Bruselas-Hamburgo y Bruselas-Zúrich, hay barreras de entrada considerables (p.e., impedimentos en las franjas de vuelo, especialmente en horas punta en uno o dos de los extremos de la ruta, ventajas nudo/base, presencia de la entidad resultante de la concentración en el mercado de Bélgica, Alemania y Suiza, etc.); dichas barreras son particularmente fuertes en rutas nudo a nudo como Bruselas-Fráncofurt, Bruselas-Múnich y Bruselas-Zúrich. A consecuencia de estas fuertes barreras, es improbable que ninguna compañía aérea entre en ninguna de dichas rutas para eliminar el impacto anticompetencia de la concentración en las condiciones que reinan actualmente en dichos mercados.

3.4. Otras rutas de corta, media y larga distancia

(20) Otras varias rutas de corta, media y larga distancia están afectadas por la operación. Empero, la concentración propuesta no obstaculiza la competición efectiva en el mercado común en ninguna de esas rutas.

4. Conclusión

- (21) La Comisión concluyó que la operación propuesta inicialmente por LH iba a suponer un impedimento significativo para la competición efectiva en las rutas Bruselas-Fráncfort, Bruselas-Múnich, Bruselas-Hamburgo y Bruselas-Zúrich, tanto en el servicio a pasajeros sensibles al tiempo como en el de los no sensibles. La operación no originaría problemas de competencia en las demás rutas.

E. TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS

- (22) La Comisión concluyó que es improbable que la operación obstaculice una competencia efectiva en ninguno de los mercados de transporte aéreo de mercancías.

F. ELEMENTOS DE EFICIENCIA

- (23) A partir de la información presentada, la Comisión concluyó que los elementos de eficiencia no son verificables ni, en gran medida, están vinculados a la concentración, y que no es probable que vayan a beneficiar a los consumidores en las rutas afectadas hasta el punto de contrarrestar el perjuicio que sufre la competencia. En efecto, el punto 84 de las Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales apunta que «es altamente improbable que una concentración que conduzca a una posición de mercado próxima al monopolio o a un grado similar de poder de mercado pueda declararse compatible con el mercado común invocando unos aumentos de eficiencia suficientes para contrarrestar sus potenciales efectos anti-competitivos».

G. COMPROMISOS

- (24) LH propuso compromisos en cuanto a franjas horarias gratuitas con un margen de 20 minutos del tiempo solicitado, que permitieran a un nuevo competidor operar vuelos en cada una de las cuatro rutas en que la Comisión ve problemas de competencia (en lo sucesivo, «Pares de ciudades señalados»), para un máximo de tres frecuencias diarias en el caso de Bruselas-Hamburgo y Bruselas-Múnich y dos frecuencias diarias en el caso de Bruselas-Fráncfort y Bruselas-Zúrich. Los compromisos prevén un mecanismo de asignación de franjas horarias mediante el cual la asignación de las franjas horarias solicitadas se realizaría con puntualidad y lo más pronto posible al principio de la temporada. Además, como regla general, el nuevo competidor disfrutará de derechos adquiridos sobre dichas franjas horarias, es decir, tendrá la posibilidad de transferir las franjas horarias cedidas por las partes a un par de ciudades del mercado interno europeo distinto de los pares de ciudades señalados si ha operado en el par de ciudades correspondientes durante dos temporadas IATA consecutivas completas para la ruta Bruselas-Hamburgo, cuatro temporadas IATA consecutivas completas para la ruta Bruselas-

Múnich y ocho temporadas IATA consecutivas completas para la ruta Bruselas-Fráncfort.

- (25) Además, los compromisos permiten a un nuevo competidor de la ruta Bruselas-Hamburgo la posibilidad de participar en un acuerdo especial de prorrata y reparto de códigos mediante el cual pueda colocar sus códigos en vuelos operados por las partes desde Bruselas para así ofrecer conexiones a/desde Hamburgo. Por último, los compromisos incluyen también recursos adicionales como acuerdos de interlíneas y acuerdos intermodales, especialmente acuerdos de prorrata y acuerdos de fidelización (FFP).
- (26) Los compromisos conforman un paquete amplio que tiene en cuenta la experiencia adquirida en solucionar concentraciones en el sector de la aviación. Los compromisos tienen en cuenta que la congestión de franjas horarias es una barrera de entrada importante en determinadas rutas. En vista de ello, se han propuesto eliminar las barreras y fomentar la entrada en rutas en que se comprobaron problemas de competencia.
- (27) A los compromisos se les aplicó la prueba de mercado con clientes y competidores de las partes. Gran número de los entrevistados los consideraron suficientes para subsanar los problemas de competencia originados por la concentración. Por último, visto el interés demostrado por varias compañías para entrar en las rutas en que se han señalado problemas de competencia, la Comisión concluyó que era muy probable que los compromisos facilitaran la entrada de una o varias compañías en los pares de ciudades señalados y que dicha entrada iba a bastar para resolver los problemas de competencia encontrados en esos mercados.

III. CONCLUSIÓN

- (28) La operación inicialmente propuesta por LH originaría obstáculos significativos a la competencia en el mercado común o en una parte considerable del mercado común a tenor del artículo 2, apartado 3, del Reglamento de concentraciones. No obstante, LH ha presentado un abanico de compromisos que pueden reestablecer una situación de competencia efectiva.
- (29) La operación no provocaría impedimentos significativos a la competición efectiva, siempre que se cumplieran los compromisos propuestos por LH.
- (30) Consiguientemente, la concentración es compatible con el mercado común y el Acuerdo EEE con arreglo al artículo 8, apartado 2, del Reglamento de concentraciones y del artículo 57 del Acuerdo EEE, siempre que se cumplan los compromisos propuestos por LH.