



FACULTAD DE DERECHO

OPERACIONES TRANSFRONTERIZAS EN EL SECTOR AÉREO: CUESTIONES JURÍDICO-PRÁCTICAS

Autor: Alejandro Climent Ruiz

5º E-3 A

Área de Derecho Mercantil

Tutor: Juan Francisco Falcón Ravelo

Madrid

Junio de 2018

RESUMEN

El sector aéreo ha experimentado grandes cambios a lo largo de su historia. Comenzó como un sector controlado por el Estado, debido a su importancia estratégica y su relación con la soberanía estatal. El sector se fue liberalizando conforme fueron evolucionando las sociedades y la economía. El progresivo avance tecnológico impulsó al sector a un crecimiento ininterrumpido hasta alcanzar una alta demanda. Todo esto hizo que tuviera gran atractivo para los inversores.

A raíz de esto, en la actualidad, con el fenómeno turístico en su máximo apogeo, la proliferación de las aerolíneas *Low Cost* y la progresiva globalización, las aerolíneas no solo compiten a nivel local y comunitario, si no a nivel mundial. Para hacer frente a estas amenazas y constituirse como una entidad más fuerte en el mercado, las aerolíneas tienden a concentrarse en grupos con el fin de acceder a nuevos mercados de forma más rápida y menos costosa. Ante esta situación, los Estados miembros y la Unión Europea tienen como objetivo proteger la libre competencia en el mercado interior. Este trabajo tiene la intención de entender el proceso de concentración de empresas, sus motivos y cómo conciliar estos acuerdos con la normativa europea y nacional de defensa de la competencia. Del mismo modo, para mayor comprensión del tema de investigación se estudiarán y comentarán varios casos de reciente actualidad.

PALABRAS CLAVE

Competencia, Concentración de empresas, Fusiones transfronterizas, aerolíneas *Low Cost*, globalización, turismo, abuso de posición dominante.

ABSTRACT

The air sector has undergone great changes throughout its history. It began as a sector controlled by the State, due to its strategic importance and its relationship with state sovereignty. The sector experienced its liberalization process as societies and economy were evolving. The technological advance stimulated the sector to an uninterrupted growth until reaching a high demand. All this made it very attractive for investors.

As a result of this, currently with the tourist phenomenon at its peak, the proliferation of Low Cost airlines and progressive globalization, airlines not only compete in their local market or community, but globally. To cope with these threats and to establish itself as a stronger entity in the market, airlines concentrated in groups in order to access new markets more quickly and less expensively. With this situation, the Member States and the European Union aim to protect competition within the internal market. This work intends to understand the process of concentration of companies, their reasons and how these agreements can reconcile with the European and national regulations for the defense of competition. In addition, to better understand the subject of research, several recent cases will be commented and studied.

KEY WORDS

Competition, concentration of companies, cross-border mergers, low cost airlines, globalization, tourism, abuse of dominant position.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Cuestión Objeto de Investigación.....	1
1.2. Cuestiones que motivan la realización del trabajo	1
1.3. Objetivos.....	2
1.4. Metodología.....	3
1.5. Estructura.....	3
2. REGULACIÓN DEL SECTOR AÉREO	6
2.1. Historia de la regulación del sector aéreo.....	6
2.2. Reglamento (CE) 1008/2008	9
2.3. Directiva (UE) 2017/ 1132	12
3. DERECHO DE LA COMPETENCIA	15
3.1. Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea	15
3.1.1. Prohibición de los acuerdos restrictivos	16
3.1.2. Abuso de la posición dominante.....	17
3.1.3. Ayudas públicas a las empresas.....	18
3.2. Reglamento 1/2003	20
4. CONTROL DE LA CONCENTRACIÓN DE EMPRESAS	22
4.1. Reglamento 139/2004.....	22
4.1.1. Contenido del Reglamento	24
4.1.2. Evaluación de las concentraciones	26
4.2. Ley de Defensa de la Competencia	27
4.2.1. Concentración de empresas	29
5. TRANSPORTE AÉREO	31
5.1. Contextualización del sector.....	31
5.1.1. Cielo Único Europeo	33
5.1.2. Globalización en el mercado aéreo.....	35
5.2. Restricciones a la propiedad	36
5.2.1. Caso Alitalia	37
5.2.2. Caso Air Berlin.....	38
6. OPERACIONES TRANSFRONTERIZAS RELEVANTES	40
6.1. Fusión Air France y KLM	40

6.2.	Fusión Iberia y British Airways	42
6.3.	Operación de adquisición de Aer Lingus por parte de Ryanair.....	44
7.	CONCLUSIONES FINALES	47
8.	BIBLIOGRAFÍA	49

LISTADO DE ABREVIATURAS

CE: Comunidad Europea

CEE: Comunidad Europea Económica

IAG: *International Airlines Group*

pp: Páginas

SES: *Single European Sky*

SESAR: *Single European Sky ATM Research*

s.f: Sin fecha

TFUE: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

TGUE: Tribunal General de la Unión Europea

TJUE: Tribunal de Justicia de la Unión Europea

UE: Unión Europea

1. INTRODUCCIÓN.

1.1. Cuestión Objeto de Investigación.

Este trabajo tiene como objetivo analizar las cuestiones prácticas y jurídicas relativas a las operaciones transfronterizas en el sector aéreo. Con el ánimo de estudiar la viabilidad de estas operaciones se analizará y comentará el impacto de las normativas comunitarias y nacionales que le son aplicables, entre las cuales están el Reglamento (CE) 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, la Directiva (UE) 2017/1132 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de junio de 2017 sobre determinados aspectos del Derecho de sociedades y las distintas normativas que conforman el Derecho a la Competencia en el ámbito europeo y nacional.

1.2. Cuestiones que motivan la realización del trabajo

El sector aéreo ha experimentado grandes cambios durante el último siglo. En sus comienzos era considerado como un sector estratégico para los Estados, necesario para garantizar la seguridad ciudadana, y estrechamente relacionado con la soberanía estatal, por la gestión del espacio aéreo nacional. (Calvo Caravaca & Carrascosa González, 1998). Por estas razones, tenía muy pocos operadores y la mayoría estaban sujetos a control estatal.

Sin embargo, a día de hoy, el sector del transporte aéreo se ha liberalizado y ha evolucionado hasta ofrecer un servicio más completo y eficiente (ofrece un mayor número de rutas con un menor tiempo de llegada, hay muchos operadores aéreos para elegir, etc.) a un menor precio. Este desarrollo ha ido aparejado a un incremento del nivel económico de las sociedades, lo que ha aumentado las cifras de turismo hasta niveles nunca vistos. Como dato revelador, en 1950, a nivel mundial, el número de turistas rondaba los 25 millones anuales, mientras que en 2016 el número de turistas internacionales ha sido de 1.235 millones (Organización Mundial del Turismo, 2017). Estas cifras denotan un sector que experimenta un crecimiento ininterrumpido y con una elevada demanda. (Álvarez-Díaz, Otero-Giráldez, & González-Gómez, 2016).

Este crecimiento se ha visto incrementado por la globalización económica mundial que ha tenido efectos significativos sobre el mercado aéreo, entre otros, la creación de nuevas zonas de comercio y la consecución de economías de escala, (Humberto Monteverde), lo que, en última instancia, ha derivado en una oleada de concentración de empresas. Las compañías del sector aéreo actual no solo compiten con los operadores de su propio país si no con las aerolíneas del resto del mundo. El fenómeno del turismo se ha expandido tanto que la competencia en el sector se ha vuelto agresiva (por ejemplo, creación de aerolíneas *Low Cost*) y global, lo que ha provocado que las aerolíneas tengan que formar grupos de empresas para competir, no a nivel nacional ni comunitario, si no a nivel global. El objetivo de estas operaciones es el de acceder a nuevos mercados de una manera rápida y menos costosa. (Iatrou & Oretti, 2016)

En este contexto de competencia global, el sector aéreo todavía tiene restricciones a la propiedad de las aerolíneas por parte de entidades extranjeras. Más concretamente, el control efectivo de las mismas debe ser llevado a cabo por algún Estado miembro o por sus nacionales. Este tipo de restricciones podría ser una reminiscencia de la idea de sector estratégico de antaño, que podría resultar ser una desventaja para las aerolíneas comunitarias. Este tema será analizado y comentado a través de dos casos de actualidad.

Por todo lo expuesto, es de gran interés académico el estudio del fenómeno de concentración de empresas en el sector, la legislación aplicable y específicamente, el Derecho a la Competencia y las operaciones relevantes. El objetivo es que la revisión y análisis de estos conceptos ayuden a entender mejor el tema de estudio y la viabilidad de estas operaciones.

1.3. Objetivos

A raíz de lo explicado anteriormente, se puede afirmar que las concentraciones que cumplen con la normativa de defensa de la competencia y que no suponen un perjuicio para la competencia dinámica y efectiva de los mercados nacionales, supone un beneficio general para la economía europea y para el mercado, el cual se beneficia de una reducción de costes y un incremento de la competencia efectiva.

Por este motivo, el objetivo general es estudiar las operaciones transfronterizas en el sector aéreo, qué las motiva, y qué requisitos deben cumplir para ser viables legalmente.

A partir del objetivo general, se pretenden estudiar los siguientes objetivos específicos:

- Legislación básica que regula la práctica aérea.
- Derecho de defensa de la competencia. Profundizando en la normativa comunitaria y estatal.
- El mercado aéreo, su competencia y peculiaridades.
- Operaciones relevantes del sector.

De esta manera, se intenta obtener un conocimiento completo de este sector, así como comprender qué motiva las operaciones de concentración de empresas.

1.4. Metodología

Para lograr los objetivos deseados, se realizará un análisis cualitativo de la normativa vigente, tanto comunitaria como nacional, aplicable a las operaciones de fusión o adquisición de empresas. De igual manera, se llevará a cabo una revisión de obras doctrinales, y artículos relevantes que traten el tema de estudio.

Para conseguir esta información se hará uso de bases de datos de Derecho como Aranzadi o El Derecho. Para la revisión de artículos de revistas jurídicas se utilizará Dialnet. Estas bases de datos se utilizarán con el objetivo de hacer un estudio más profundo y completo de la materia en cuestión.

1.5. Estructura

Este trabajo de investigación se estructurará de la siguiente manera:

Primer capítulo: Introducción.

En este primer capítulo se expone el contexto del objeto de investigación, la justificación y el interés académico y formativo en la materia de estudio. De igual manera se recogen los objetivos y la metodología aplicada para su estudio.

Segundo capítulo: Regulación aplicable.

En el segundo, se estudiará la regulación del sector aéreo y de las fusiones, más concretamente, la evolución histórica de la regulación del sector, el reglamento comunitario que regula la explotación de los servicios aéreos en la Comunidad y las disposiciones comunitarias relativas a las fusiones de sociedades.

De la misma forma, se expondrá el derecho de la competencia, su importancia para la comunidad europea y la normativa comunitaria que garantiza el correcto funcionamiento de la misma en el mercado interior. Dentro de este Derecho de defensa de la competencia se analizará también la regulación de la concentración de empresas, normativa fundamental para estudiar la viabilidad de las asociaciones de empresas.

Tercer capítulo: Transporte aéreo

En este apartado se realizará un estudio intensivo el sector del transporte aéreo, su mercado y sus agentes, y los elementos que derivan en la concentración de aerolíneas.

Cuarto capítulo: Operaciones transfronterizas relevantes

En el cuarto capítulo, para una mayor comprensión del tema, se analizará de manera práctica tres operaciones relevantes en el sector. La fusión de Air France con KLM, la fusión de British Airways con Iberia y el intento de adquisición de Aer Lingus por parte de Ryanair.

Este apartado tiene como objetivo estudiar la aplicación de las disposiciones expuestas en el trabajo.

Quinto capítulo: Conclusiones

Para terminar, se expondrán las conclusiones derivadas del estudio de las operaciones transfronterizas en el sector aéreo.

2. REGULACIÓN DEL SECTOR AÉREO

2.1. Historia de la regulación del sector aéreo

El sector aéreo ha sufrido cambios profundos a lo largo de su historia. La primera regulación que regía su acceso al mercado, en los comienzos de la prestación de servicios de transporte aéreos, era rígida. Una de las primeras consecuencias de la misma era el limitado acceso al mercado por parte de operados, lo que conformaba un mercado intervenido con pocos operadores y regido por normas imperativas de funcionamiento. En definitiva, en el sector no había libre competencia ni capacidad de competir entre los pocos operadores que había.

Esta rigidez de las normas se debía a varios factores específicos (Calvo Caravaca & Carrascosa González, 1998):

- El sector tiene una gran importancia estratégica: Era necesario tener un control intensivo ya que en su defecto se podrían ocasionar graves problemas de seguridad pública y nacional. Es decir, su control era necesario para garantizar la seguridad de los ciudadanos. Por ejemplo, control de fronteras para evitar la entrada de terroristas en el Estado.
- El sector demanda inversiones elevadas: Operar en el mercado aéreo demanda grandes inversiones, ya que los activos necesarios son altamente costosos y es necesario personal cualificado. Por esta razón, en su momento se fijaron normas que limitaban tanto la entrada al mercado, con el fin de garantizar el retorno de la inversión.
- Este sector es entendido como un servicio público: Desde los Estados se ha concebido como servicio a los ciudadanos y por tanto debe estar garantizado.
- Era un sector que generaba grandes ingresos para los Estados: En el pasado, los Estados aprovechaban la gran demanda para, además de cumplir con lo recogido en los puntos anteriores, obtener ingresos para las arcas públicas.
- Este sector está unido a elementos de soberanía estatal: El Estado tiene soberanía sobre su espacio aéreo y se complementa con la importancia estratégica del sector.

A raíz de estos argumentos se reguló el sector en contra del principio de libre competencia que debía regir el mercado.

En el plano internacional, se entendía que este tipo de servicios debían ser explotados internacionalmente, y es por esta razón que, a partir de la soberanía del Estado sobre su espacio aéreo, los Estados fijan las normas del mercado.

Dentro de estas normas del mercado, los Estados firmaban convenios internacionales, con reglas pactadas, con la intención de mantener el control del sector. En estas normas se pactaban rutas, horarios, países, capacidad de los vuelos, la calidad ofrecida, reparto de ganancias, etc. En definitiva, no existía ningún tipo de libertad de mercado al estar todas las variables prefijadas de antemano en los convenios.

El convenio más importante firmado por los Estados es el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944. Este convenio, conocido como la “Constitución del Cielo” recoge, en esencia, todas las ideas que se han expuesto con anterioridad, ya que su intención era exigir a los Estados parte que tuvieran una política de control del espacio aéreo y mantener restringida la libre competencia. (Calvo Caravaca & Carrascosa González, 1998)

Esto tenía dos consecuencias fundamentales:

- Para poder prestar servicio en un país extranjero era necesaria una autorización por parte del Estado en cuestión.
- Llevar a cabo lo fijado en los convenios era complicado debido a la reserva del espacio aéreo de cada país.

Por estos inconvenientes, se aboga por los convenios bilaterales entre estados. De esta forma se facilitaba a los operadores locales poder ofrecer servicios en otros Estados, de manera más sencilla que con el modelo de convenio internacional. Los operadores pactaban entre sí las condiciones de prestación de servicios a través de *Pool Contracts* (Calvo Caravaca & Carrascosa González, 1998). De todos modos, seguía sin existir la libertad de mercado ni una competencia real ya que se seguían pactando todas las variables posibles.

Esta idea de mercado aéreo y estas normas tan rígidas comienzan a ponerse en duda en los años setenta, sobre todo a raíz de dos ideas:

- Es un sistema desfavorable para los intereses de los consumidores: Bajo este contexto, nos encontramos un sector que ofrece baja calidad a precios elevados. Al estar todo pactado, no es necesario trabajar para mejorar el servicio puesto que están garantizados los ingresos.
- Necesidad de entrada de capital: En los años setenta, los inversores buscaban negocios con altas ratios de rentabilidad y el sector aéreo era uno de ellos.

En consecuencia, en 1978 se firma la “*Deregulation Act*” en Estados Unidos y en 1985, en Europa se aprueba el “Memorándum número 2 sobre la aviación civil en la Comunidad”. De esta forma comienza la etapa de desregulación del mercado, el cual se apuntala sobre cuatro ideas principales:

- Favorecer la entrada de nuevos operadores y creación de dos redes intracomunitarias. Se forman compañías globales que operan en varios países y compañías de menor envergadura que operan en su mayoría de forma regional.
- Precios fijados en función de los costes operativos del mercado, y eliminación de los *Pool Contracts*, fijados para mantener las cuotas de mercado.
- Desaparición paulatina de los controles de capacidad impuestos por los Estados.
- Se aplican normas de control para asegurar la libre competencia y proteger el mercado, sobre todo en ámbitos tarifarios.

Este proceso de liberalización se produjo en tres paquetes legislativos (Antón Burgos & Córdoba Ordóñez, 1994):

1. El primer paquete se publicó en 1987 y recoge los principios básicos de las normas de competencia, normas de transporte internacional, normas sobre prácticas comerciales, y normas de ámbito tarifario, de capacidad y acceso al mercado. En definitiva, sentaban las bases de la nueva normativa del sector aéreo en la comunidad europea.
2. El segundo paquete se publica en 1988, estos reglamentos tienen por objetivo derogar las prácticas pactadas entre compañías, fijando condiciones para los

acuerdos tarifarios y los horarios en cada aeropuerto. Con estas normas se busca estimular la libre competencia e impedir las concentraciones empresariales abusivas.

3. El tercer paquete se publica en 1993, y en él se desarrollan asuntos técnicos, entre ellos la libre fijación de precios. Este paquete tendrá una importancia especial ya que en él se obligaba a todos los Estados miembros a autorizar la concesión de licencias de explotación a todos los operadores que la solicitaran y cumplieran con los requisitos legales. (Checa Tamarit, 2012)

Estos cambios tendrán como consecuencia que haya antiguos operadores que no puedan adaptarse a esta nueva realidad. Tras la liberalización las empresas que sobreviven son aquellas capaces de reducir sus costes y adaptarse a las nuevas exigencias del mercado. Aquellas que no se adapten adecuadamente podrán incurrir en quiebra y desaparición o, por el contrario, una eficiente adaptación dará la posibilidad de ganar más poder y cuota de mercado. Con este fin las compañías se involucraron en operaciones de fusión o adquisición de otras compañías del sector.

Como se puede apreciar, el sector aéreo ha evolucionado desde una normativa restringida, muy controlada por los Estados, a experimentar un proceso de liberalización y evolución que ha derivado en un mercado de libre competencia con mayores facilidades para poder operar en el mismo.

2.2. Reglamento (CE) 1008/2008

El sector aéreo está regulado comunitariamente por el Reglamento (CE) 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, el cual modifica y refunde los Reglamentos que conformaban el tercer paquete regulatorio introducido en 1993. Además de este Reglamento, se deben tener en cuenta los convenios bilaterales¹ firmados por los países, donde tienen su domicilio, con terceros Estados.

¹ Cada país tiene firmados sus acuerdos de convenios aéreos con terceros Estados que no son parte de la Unión Europea. En función de las rutas que vaya a operar la sociedad y de su plan de negocio, será interesante estudiar su contenido a la hora de fijar la sede de la compañía aérea. En el caso de España, sus acuerdos se pueden encontrar en el siguiente enlace: https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/CONVENIOS/CONVENIOS_INTERNACIONALES/LAV/

Este Reglamento regula los requisitos fundamentales para obtener la licencia de explotación, el derecho de tráfico para poder operar en la comunidad europea, y la fijación de precios en la comunidad. Es decir, expone las normas básicas del sector, para poder operar en el espacio aéreo comunitario.

Una compañía aérea para poder operar en el mercado necesita una licencia de explotación, la cual se encuentra definida de la siguiente manera en el artículo 2.1 del Reglamento:

es una autorización concedida por la autoridad competente para la concesión de licencias a una empresa, por la que se le permite prestar servicios aéreos en las condiciones que figuren en la licencia

Si se desgana la definición, hay varios aspectos a concretar, el primero, ¿Quién es la autoridad competente para otorgar la licencia? Según este mismo artículo, la autoridad competente para concederla es aquella autoridad de un Estado miembro que acorde con lo dispuesto en el capítulo II pueda conceder, denegar, revocar o suspender tales licencias de explotación. El segundo aspecto por aclarar es conocer qué se incluye dentro de servicio aéreo. El artículo 2.4 recoge que se trata de vuelos de transporte de pasajeros, carga o correo, a cambio de remuneración.

Una vez delimitado el órgano de concesión de licencias y que servicios se engloban dentro de servicio aéreo, para su concesión por parte de la autoridad competente del Estado miembro se deben cumplir varias condiciones, recogidas en el artículo 4:

- a) Que la compañía tenga su centro de actividad en ese Estado miembro.
- b) Sean titulares de un certificado de operador aéreo válido, el cual certifica la capacidad para ofrecer el servicio y garantizar la seguridad de las operaciones.
- c) Dispongan de una o más aeronaves, ya sea en propiedad o arrendadas sin tripulación.
- d) Su actividad principal debe ser la prestación de servicios aéreos, aunque se permite también que se realicen de manera conjunta aquellas actividades relativas a servicios de reparación y mantenimiento de las aeronaves o el aprovechamiento comercial de las mismas.

- e) Más del 50% de sus participaciones y el control efectivo de la compañía, deben ser propiedad de los Estados miembros o de sus nacionales, excepto que se disponga lo contrario en acuerdos de la Comunidad con terceros Estados.
- f) Debe cumplir con las obligaciones de seguro y con lo dispuesto sobre buena reputación
- g) Cumplir con los requisitos financieros del artículo 5, que son los siguientes:
 - La empresa solicitante debe poder cumplir las obligaciones contraídas durante un período de veinticuatro meses del comienzo de explotación.
 - Debe poder sufragar los gastos derivados de la explotación de las actividades que forman parte de su plan de negocio, durante un período de tres meses desde el comienzo de explotación.
 - Las empresas solicitantes deben presentar un plan de negocio, es decir una descripción de las actividades comerciales que va a prestar la compañía, junto con las previsiones financieras y económicas de la misma, para los primeros tres años de explotación.

Una vez concedida la licencia de explotación por la autoridad competente, esta será válida mientras se cumplan estos requisitos. Estos requisitos serán verificados cada dos años o bien cuando la autoridad presuma que pueda haber problemas, tanto operativos como financieros, que puedan poner en peligro la seguridad de las operaciones, a solicitud de la comisión.

Del artículo 4 se debe resaltar una idea fundamental de cara al tema de estudio de este trabajo. En el apartado e) se recoge la obligación de que más del 50% de las participaciones de la aerolínea deben ser propiedad de los Estados miembros o de sus nacionales. Es decir, que el control efectivo siga en manos de nacionales de la Unión Europea.

Este mandato podría ser una reminiscencia de la época en que el sector aéreo era un sector estratégico para los Estados. Aunque luego se desarrollará esta idea en profundidad, esta disposición frena el crecimiento de las empresas aéreas comunitarias, lastrando su competencia internacional con las compañías de otros países que no tienen tales restricciones, como en Estados Unidos. En la actualidad, el sector aéreo es muy atractivo para el inversor, sin embargo, este tipo de restricciones reducen las inversiones

potenciales disminuyendo la competitividad de las aerolíneas europeas, en el mercado global de servicios aéreos.

En otro orden de cosas, en el artículo 8.5 encontramos que las compañías aéreas comunitarias deben notificar a la autoridad competente para otorgar licencias:

- Las propuestas de proyecto de adquisición o fusión.
- Cualquier cambio en la propiedad de la cartera de acciones que sea al menos el 10% de las acciones, tanto de la compañía como de su matriz.

Estas autoridades, cuando consideren que estas acciones pueden afectar de manera significativa a la situación financiera, exigirán un nuevo plan de negocio, que recoja la información relativa a los 12 meses siguientes a la aplicación. En función de este plan de negocio, la autoridad deberá decidir si la empresa debe someterse a nueva aprobación para la concesión de licencia.

En conclusión, según los artículos 8 y 9 si la operación de fusión o adquisición de dos compañías aéreas afecta negativamente a la estabilidad financiera de la compañía, las autoridades podrán suspender o revocar la licencia si esta no puede hacer cumplir con sus obligaciones en el período de 12 meses.

Por esta razón, a la hora de planificar una operación transfronteriza entre dos compañías del sector aéreo, se deberá valorar la previsión futura y si esta afecta a las licencias de explotación comerciales. Igualmente, se debe tener en cuenta que se cumplan los requisitos del artículo 4 del presente Reglamento. Por ejemplo, en el caso de que la otra empresa no sea de origen europeo.

2.3. Directiva (UE) 2017/ 1132

Esta directiva recoge las disposiciones que deben ser aplicadas para las operaciones de fusión que tengan lugar en el seno de la comunidad europea.

En el título II, comienzan los artículos relativos a las fusiones y escisiones de sociedades. En el primer capítulo se encuentran los artículos que regulan las fusiones de sociedades

anónimas. En este capítulo se recogen los requisitos a cumplimentar para la aprobación del proyecto de fusión, estos requisitos son de forma, de publicidad y de información. Asimismo, trata las peculiaridades y diferencias de la fusión por absorción o por constitución de nueva sociedad.

Para el interés de este trabajo, se comentará y explicará brevemente el Capítulo II de este Título II que trata la fusión transfronteriza de sociedades de capital. En España se entiende por sociedad de capital según el Anexo II del presente Reglamento, las sociedades anónimas, las sociedades limitadas y las sociedades comanditarias por acciones, y por fusión se entienden los siguientes tipos:

- Fusión por absorción: se transmite la totalidad de activo y pasivo a la sociedad absorbente, y se aplica la ecuación de canje de las acciones para entregar las mismas a los accionistas de la sociedad absorbida o se paga en efectivo hasta el 10%² del valor de las participaciones.
- Por constitución de nueva sociedad: En este caso, se realiza el mismo procedimiento que en la fusión por absorción, solo que se transmiten los activos y los pasivos a una sociedad de nueva creación, y se entregan las acciones de la nueva entidad en función de la ecuación de canje.
- Empresa por participación: Se transmiten los activos y pasivos a la sociedad que posee los títulos de la compañía.

Las sociedades involucradas en una operación de fusión deben realizarla conforme a la normativa nacional que se le aplique, aunque los Estados miembros podrán oponerse por razones de interés público, salvo cuando la fusión tenga dimensión comunitaria y se trate de un problema de competencia para el que se aplicará el Reglamento (CE) 139/2004.

En los artículos 122 y 123 se exponen los requisitos necesarios para formalizar el proyecto de fusión y la obligación de publicidad. De manera análoga, en los artículos 124 al 126 se recoge la obligación de elaboración del informe para los socios, explicando los aspectos económicos y legales y el informe pericial. Estos son necesarios de cara a la aprobación en la Junta General.

² Si la legislación de los Estados miembros lo permite, esa operación de fusión también entrará dentro del ámbito de aplicación.

Por lo que respecta a las obligaciones de los Estados miembros, en el artículo 127 se exige al Estado miembro la asignación de una autoridad que controle que la fusión se realice cumpliendo las disposiciones legales pertinentes. Cuando la fusión se realice conforme a Derecho, se les entregará a las sociedades involucradas un certificado que lo autentique.

De forma complementaria al apartado anterior, en el artículo 128 se requiere al Estado la designación de una autoridad competente para garantizar la legalidad en el procedimiento de realización de la operación de fusión por absorción o la correcta constitución de la nueva sociedad según la legislación nacional. Ante esta autoridad se debe presentar el certificado mencionado en el artículo 127.

En el artículo 131 se recogen los efectos de la fusión, los cuales varían levemente en función del tipo de fusión. Entre ellos se encuentran la disolución de la empresa absorbida o de las empresas iniciales, en el caso de constitución de una nueva sociedad, la transmisión de los activos y pasivos a la sociedad absorbente o resultante y la conversión de acciones a las de la sociedad absorbente o resultante.

En el caso de las fusiones u operaciones de concentración del sector aéreo, además de cumplimentar lo recogido en este Reglamento, la operación deberá conciliar con las disposiciones de competencia. La legislación aplicable dependerá de la dimensión de la operación de concentración de empresas.

3. DERECHO DE LA COMPETENCIA

Después de estudiar el Reglamento que regula la prestación de servicios aéreos y el Reglamento que regula las disposiciones para llevar a cabo una fusión transfronteriza, se analizará el Derecho a la competencia que tanto condiciona la viabilidad de estas operaciones.

Estas operaciones están condicionadas a cumplir con la normativa de competencia y de concentración de empresas, pues la Unión Europea tiene como objetivo mantener un mercado de competencia libre donde no se formen oligopolios ni monopolios. Será importante analizar las posibilidades de cada fusión y como afectan a los intereses de las empresas involucradas, todo en el marco de cumplimiento de la regulación aplicable.

3.1. Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

En el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea se persigue como fin último la mejora de la calidad de vida de los integrantes de la Comunidad. Con miras a la consecución de este objetivo, la Unión constituye un mercado común definido por la libre circulación de bienes y servicios (Prieto Kessler, 2005). Dicho esto, para el funcionamiento eficiente del mercado común, es decir, para que sea útil para los consumidores, este debe garantizar la facultad a los consumidores de elegir entre varios ofertantes, con el fin de comprar aquel producto que más satisfaga sus necesidades. Por esta razón, estas disposiciones recogen el ánimo de proteger esa competencia efectiva comentada y que da sentido a la libre circulación de bienes y servicios en la Unión Europea (Prieto Kessler, 2005). En consecuencia, se instaura una política que regula las barreras establecidas por los agentes del mercado y se trata de eliminar los obstáculos públicos, como aranceles o legislaciones restrictivas, de la libre circulación.

Una de las ideas que está detrás de esta normativa de defensa de la competencia es que los mercados abiertos, con una competencia dinámica y efectiva, exigen a las empresas mejorar para mantenerse competitivas y crecer así en el mercado. Gracias a esto se incrementa la calidad de los productos y se reducen los precios. (Prieto Kessler, 2005)

En este tratado se regulan del artículo 101 al 106 las cuestiones relativas a la competencia, pero son los artículos 101 y 102 los que afectan directamente a la viabilidad de las operaciones transfronterizas entre compañías.

3.1.1. Prohibición de los acuerdos restrictivos

En el artículo 101 se recoge la prohibición de asociación entre empresas cuando estos acuerdos puedan distorsionar la competencia hasta el punto de afectar al correcto funcionamiento del comercio entre Estados miembros. Según este artículo, se entiende que se restringe o falsea la competencia en los siguientes casos:

- Cuando a partir de la operación, la compañía resultante pueda fijar los precios del mercado (compra o venta) de forma directa o indirecta. También se amplía a los casos donde afecta a las condiciones de transacción.
- Aquella operación que consiga controlar la producción, el desarrollo técnico, las inversiones o el mercado. En definitiva, aquella que consiga limitar de cualquier manera alguno de las fases del ciclo de un producto (bienes o servicios)
- Afectará negativamente a la competencia cuando la operación tenga como resultado repartirse las fuentes de provisión o los mercados. Es decir, están prohibidas aquellas operaciones que dan excesivo poder en el mercado a las compañías.
- Cuando se apliquen condiciones desiguales a terceros que originen una desventaja competitiva
- Cuando la celebración de contratos se condiciona a la inclusión de prestaciones suplementarias que no tienen relación con el objeto del contrato.

Estas disposiciones comprenden desde acuerdos entre empresas hasta decisiones de asociación entre empresas. Como excepción a esta regla, se incluyen los acuerdos entre empresas que favorezcan una mejora o progreso técnico del mercado y que beneficien a los usuarios, siempre y cuando no conlleven restricciones innecesarias ni posibiliten la eliminación de la competencia.

En el caso de cumplir alguna de estas disposiciones el acuerdo o la operación serán declarados nulos de pleno derecho. De todos modos, según Eduardo Prieto (2005), el

efecto sobre la competencia y sobre el mercado debe ser significativo, no vale un resultado mínimo.

De este artículo deriva la imposibilidad de realizar operaciones de fusión o adquisición que afecten a la competencia en el mercado comunitario de la manera recogida en el artículo 101.1 TFUE. Uno de los objetivos principales es el de evitar monopolios u oligopolios que resulten en una desaparición de empresas y desvirtúen la libre competencia y el mercado.

Esta prohibición del artículo 101 engloba tanto acuerdos horizontales, es decir, con otros competidores, como acuerdos verticales con empresas presentes en otros escalones en la cadena de valor. (Prieto Kessler, 2005)

3.1.2. Abuso de la posición dominante

En referencia a esta idea de evitar posiciones dominantes en el mercado, el TFUE en el artículo 102 prohíbe las prácticas abusivas al considerarlas como incompatibles con el mercado interior. Se considera una práctica como abusiva cuando consistan en los casos recogidos en el Artículo 101.1 mencionado con anterioridad. En este artículo encontramos dos ideas, la posición de dominio y el abuso de esta. Este artículo no prohíbe la posición de dominio, puesto que esta posición únicamente denota la notoriedad y el éxito de la empresa en el mercado en el que opera (Prieto Kessler, 2005).

Por este motivo, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en la sentencia Hoffman – La Rôche de 1979³ define la posición de dominio como la situación de poder económico que permite a la empresa actuar con independencia de sus competidores, sus clientes y los consumidores. Esta situación no excluye a la competencia como en los casos de oligopolio y monopolio, pero si implica un alto grado de influencia sobre un mercado determinado⁴.

³ Sentencia del Tribunal de Justicia del 13 de febrero de 1979, Caso 85/76, Hoffmann-La Roche & Co. AG contra la Comisión de las Comunidades Europeas.

⁴ Sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de diciembre de 1980, Asunto 31/80 L'Oréal contra De Nieuwe AMCK.

Según recoge esta Sentencia, la empresa en cuestión incurriría en una práctica abusiva cuando a raíz de su posición dominante realizara actividades para influir en la estructura del mercado, el cual gracias a la obstaculización provocada por esta compañía tiene una competencia débil.

Esta posición de dominio puede valorarse en gran medida por las cuotas de mercado⁵, puesto que son un buen índice de comparación entre la empresa y sus competidores.

El inconveniente de estos artículos, es que no pueden controlar todas las operaciones potenciales de ser incompatibles con el régimen de competencia previsto.

3.1.3. Ayudas públicas a las empresas

Las ayudas estatales a las compañías pueden suponer un perjuicio en el panorama competitivo, ya sea a nivel comunitario o a nivel mundial. Estas compañías parten con ventaja sobre sus competidores que únicamente se financian de forma privada.

Un ejemplo de estas ayudas, y de cómo pueden distorsionar el mercado, es el caso de las aerolíneas árabes Qatar Airways, Etihad Airways, y Fly Emirates. Estados Unidos y Europa luchan contra estas políticas de subsidio, que les permite tener una posición de influencia en los precios del sector y ganar una mayor cuota de mercado respecto del resto de competidores. (Justo, 2015).

Estas ayudas estatales consisten en proporcionar dinero público a empresas locales, para incentivar el sector. Estos beneficios pueden ser, bonificaciones fiscales (reducción de bases imponibles, tipo impositivo reducido, etc.), subvenciones, condiciones preferentes, garantías, etc. En definitiva, cualquier medida que implique una reducción de costes.

Por este motivo, y en función del obstáculo que puede suponer para la competencia en el mercado, esta práctica está prohibida en el artículo 107 del TFUE.

Sin embargo, en el apartado 2 del artículo 107 del TFUE, se recoge que, aunque la Comisión debe evitar este tipo de situaciones podrá permitir las ayudas estatales, siempre

⁵ Sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de julio de 1991, Asunto C-62/86, AKZO Chemie BV contra la Comisión de las Comunidades Europeas.

y cuando, las circunstancias sean excepcionales (Art.108) y la ayuda sea en aras del interés público (por ejemplo, ayudas para mejorar el bajo nivel de vida o para desarrollar economías de regiones pobres), o si son beneficiosos para la economía o la sociedad (proyectos de interés común europeo). (García Guijo, 2012)

Un claro ejemplo de ayudas estatales es el caso del impuesto irlandés sobre el transporte aéreo⁶. En Irlanda el impuesto sobre el transporte aéreo se diferenciaba según se tratara de una tarifa normal o una tarifa reducida. Cuando los vuelos tenían una distancia menor a 300 kilómetros del aeropuerto de Dublín, el impuesto ascendía a 2€ por pasajero, mientras que para el resto de trayectos que partían de Irlanda, la cuantía del impuesto eran 10€ por pasajero.

Por este motivo, en 2009, Ryanair solicitó a la Comisión que examinara la compatibilidad de este impuesto con el mercado único. La Comisión en 2012 dictaminó que se trataba de una ayuda de estado incompatible con el mercado único y que los agentes beneficiados debían devolver el importe al Estado, es decir, los 8€ de diferencia por cada pasajero.

Tanto Ryanair como Aer Lingus recurrieron esta decisión ante el Tribunal General de la Unión Europea⁷. Este, anuló la decisión de la Comisión por entender que la misma no había demostrado que los beneficiarios hubieran hecho uso de la ventaja obtenida. La Comisión interpuso, a su vez, un recurso ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) contra la sentencia del Tribunal General de la Unión.

El TJUE declara⁸ la existencia de la ayuda de estado y exige a las entidades beneficiadas la restitución de ese beneficio de 8€ por pasajero al Estado de Irlanda. (Tribunal de Justicia de la Unión Europea, 2016) Asimismo, corrige lo dicho por el Tribunal General de la Unión dictaminando que la Comisión no debe probar que los beneficiarios han aprovechado la ventaja obtenida de las ayudas.

⁶ Sentencias de los asuntos (C – 164/15 P) y (C - 165/15 P), Comisión/ Aer Lingus LTD, Ryanair Designated Activity Company e Irlanda

⁷ Sentencias de los asuntos, (T-500/12) Ryanair Ltd/Comisión y (T-473/12) Aer Lingus Ltd/Comisión.

⁸ Sentencias de los asuntos (C – 164/15 P) y (C - 165/15 P), Comisión/ Aer Lingus LTD, Ryanair Designated Activity Company e Irlanda

3.2. Reglamento 1/2003

Antes de nada, se debe aclarar que es de aplicación a los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que recogen las mismas disposiciones en materia de competencia que el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea.

Este Reglamento sustituye al Reglamento nº17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, que fue el primero que desarrolló una política de competencia. No obstante, este Reglamento tiene como propósito adecuar las disposiciones a la realidad actual de la Unión y al nivel de integración actual. Asimismo, como su nombre indica tiene como fin garantizar el cumplimiento de las normas de competencia previstas en el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, más concretamente la aplicación de los artículos 101 y 102 para los acuerdos que perjudiquen al comercio en el mercado interior.

A la luz de los artículos del reglamento, se deriva que persigue una aplicación menor burocrática, armonizadora de las reglas de aplicación y en mayor medida busca una mayor utilización del Derecho Comunitario y la consolidación de una cultura adecuada de competencia. (Prieto Kessler, 2005)

Una parte importante de este Reglamento es que no impide la aplicación de la legislación nacional siempre y cuando sea compatible con la normativa comunitaria, y que insta a autoridades de los Estados miembros a aplicar los artículos 101 y 102 del TFUE.

Este Reglamento es de importancia pues regula las competencias y decisiones de la Comisión. Entre las facultades que le otorgan están las siguientes:

- Dirigirse a las empresas que estén infringiendo estos artículos y exigir el cese de la actividad perjudicial. Con este motivo le confiere poder para imponer los remedios necesarios.
- Puede interponer medidas cautelares.
- Según el artículo 9, la Comisión para aceptar un acuerdo de concentración de empresas podrá convertir en obligatorias los compromisos propuestos por las empresas involucradas. En el caso de no cumplirlas, estará facultado imponer la sanción adecuada.

No se va a profundizar más en este asunto, pues se aleja de nuestra materia de estudio, pero es importante conocer las competencias de la Comisión Europea en materia de competencia, ya que ostenta un papel fundamental en la aceptación o prohibición de las operaciones de concentración de empresas.

4. CONTROL DE LA CONCENTRACIÓN DE EMPRESAS

De manera introductoria, es importante clarificar el concepto de concentración para diferenciarlo de otros como cooperación.

El artículo 3 del Reglamento 139/2004 dispone que una concentración se produce cuando hay un cambio duradero del control a raíz de los siguientes sucesos:

- La fusión de dos o más compañías o partes independientes.
- La adquisición por parte de una empresa de una o varias empresas, mediante la compra de participaciones, elementos del activo o mediante contrato.
- La constitución de una empresa en participación que actúe como una entidad económica independiente.

El concepto de concentración, por tanto, conlleva integración y toma de decisiones centralizada de manera permanente, comporta un cambio en la estructura de control. Sin embargo, los casos de cooperación empresarial se refieren a una colaboración entre sociedades, donde cada una mantiene su independencia económica y política sin afectar a la competencia del mercado. (Embido Irujo, 1991)

A este respecto, el Reglamento entiende que tienen control las empresas o personas que son titulares de los derechos de propiedad, o uso de una parte o de la totalidad de los activos, o que puedan influenciar a través de contratos en las decisiones de los órganos de la empresa.

4.1. Reglamento 139/2004

La normativa que más peso puede tener a la hora de valorar la viabilidad legal de una operación transfronteriza en el marco de la comunidad europea es el Reglamento (CE) 139/2004, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas. Este Reglamento refunde las modificaciones aplicadas al antiguo Reglamento (CEE) 4064/89 sobre el control de las concentraciones entre empresas, con motivo de clarificar y adecuar las disposiciones a la realidad actual de la Unión Europea.

Como ha sido mencionado con anterioridad, la Unión, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los europeos y mejorar la integración europea, constituye el mercado interior dentro de sus fronteras. Con la intención de lograr los mencionados objetivos, este mercado común se constituye como una economía de mercado abierta con libre competencia.

Como el resto de Reglamentos mencionados a lo largo del trabajo, el fin subyacente de esta norma es garantizar la competencia en el mercado interior. La economía de mercado abierta, junto con la libre circulación de bienes y servicios en la Comunidad, reduce las barreras internacionales de entrada al resto de mercados de la Unión y aumenta, consecuentemente, las posibilidades de crecimiento de las empresas.

En la economía actual, las concentraciones empresariales están a la orden del día y es importante tener claro que las reestructuraciones y las concentraciones de empresas pueden ser operaciones positivas para la economía (Méndez Naya, 2017), ya que aumentan la competitividad en el sector y mejoran la posición de la industria europea de cara al extranjero. Del mismo modo, con una competencia más dinámica, se impulsa a las empresas a hacer un uso más óptimo de sus recursos, usualmente derivando en una reducción de los precios, beneficiando así a los consumidores. Por ejemplo, empresas que se asocian para obtener sinergias de costes, es decir, para reducir el coste marginal del producto con el objetivo de ser más competitivos en el mercado, pueden ofrecer un mejor precio al consumidor final que se ve beneficiado por la competencia dinámica en el sector.

Según José Méndez (2017), aunque las concentraciones de empresas se puedan considerar como negativas para el mercado y la competencia, estos perjuicios podrían ser compensados si los productos comercializados de las sociedades concentradas se diferenciaban lo suficiente del resto y aumentarían las opciones de elección posibles. De esta forma se constituiría un beneficio para el mercado.

No obstante, cuando no cumplen con esas circunstancias, las operaciones no pueden ocasionar un menoscabo en la competencia de tal modo que se obstaculice el correcto funcionamiento del mercado y la competencia efectiva, ya que produciría el efecto contrario al explicado. Es por ello, que este Reglamento protege al mercado de operaciones que puedan perjudicar la competencia de forma duradera

El Reglamento está estrechamente relacionado con los artículos 101 y 102 del TFUE. No obstante, como se menciona anteriormente, estos artículos no prevén todas las operaciones que pueden influenciar en la competencia, haciendo que el Reglamento se base en otro artículo del Tratado. Es por esto que este reglamento se basa en el artículo 352 del TFUE, el cual permite al Consejo adoptar las disposiciones necesarias para la consecución de los objetivos fijados en los Tratados, permitiendo así actuar contra las operaciones que perjudiquen a la competencia y no estén prohibidas por los artículos 101 y 102 del TFUE.

4.1.1. Contenido del Reglamento

El ámbito espacial de estas disposiciones son las operaciones entre compañías que produzcan efectos en mercados de más de un Estado miembro. En el caso de afectar a un solo Estado miembro, se resolverá según las normas de dicho Estado.

Este Reglamento se aplica a las concentraciones de empresas de dimensión comunitaria, las cuales tendrán tal consideración en los siguientes casos, recogidos en el artículo 1.2:

- Cuando el volumen total de negocios a nivel mundial de las empresas parte de la operación supere los 5.000 millones de euros.
- Cuando el volumen total de negocios a individuales a nivel comunitario de al menos dos compañías afectadas sea superior a 250 millones de euros.

Salvo que las compañías afectadas tengan en un único Estado miembro más de dos tercios de su volumen total de negocios comunitario, en tal caso se aplicará la normativa de competencia nacional.

De todos modos, en el apartado tercero del artículo 1 existen una serie de supuestos que son también reconocidos como concentraciones de empresas de dimensión comunitaria. Aunque no cumplan los requisitos del artículo 1.2, tendrán dimensión comunitaria las siguientes concentraciones:

- a) Cuando el volumen total de negocios del conjunto de las empresas involucradas a nivel mundial asciende a más de 2. 500 millones de euros.
- b) Cuando el volumen de negocios total del conjunto de empresas parte, supere los 100 millones en al menos tres Estados miembros distintos.
- c) Cuando en al menos dos de las empresas afectadas tengan un volumen de negocios individual de más de 25 millones de euros en al menos tres Estados miembros de los referidos en la letra b).
- d) Cuando el volumen total de negocios a nivel comunitario y de forma individual de dos empresas involucradas en la operación supere los 100 millones de euros.

Salvo que concurra la misma excepción que en el apartado 1.2.

Para comprender este artículo de manera íntegra, se debe delimitar qué se incluye dentro de volumen de negocios, lo cual está recogido en el artículo 5. En él se define como:

...importes resultantes de la venta de productos y la prestación de servicios por las empresas afectadas durante el último ejercicio correspondientes a sus actividades ordinarias, previa deducción de los descuentos sobre ventas, del impuesto sobre el valor añadido y de otros impuestos directamente relacionados con el volumen de negocios.

Sin embargo, en base al artículo 5.4, no formarán parte del volumen de negocios total los importes procedentes de:

- Las operaciones que tenga lugar entre las empresas afectadas
- Las empresas sobre las que posean, directa o indirectamente, más de la mitad del capital; o sobre las que disponga de más del 50% de derechos de voto; o que pueda nombrar a más de la mitad del órgano o consejo de administración; o sobre la que tenga el poder de dirigir las acciones de la compañía.

No obstante, los volúmenes de negocios de estas compañías si se sumarán al volumen total de negocios de la empresa afectada.

En el caso de adquisición de partes de una o varias empresas, se tiene en cuenta el volumen relativo a esas partes.

4.1.2. Evaluación de las concentraciones

Antes de llevar a cabo las operaciones, las empresas deben notificar estos acuerdos de concentración de empresas que sean de ámbito comunitario, desde que hayan anunciado la oferta pública de adquisición, hayan adquirido una participación de control, o se haya cerrado el acuerdo entre compañías. Una vez notificado, la ejecución se suspende hasta la toma de decisión por parte de la Comisión. No obstante, cabe la solicitud de dispensa para esta obligación de suspensión, siempre y cuando sea adecuada en función de la naturaleza y perjuicio a la competencia y terceros afectados.

Como se ha repetido durante el trabajo, no necesariamente una operación de concentración de empresas es, *per se*, perjudicial para el mercado y su competencia, para ello es necesario evaluar los factores internos y externos que envuelven la operación. Son decisiones que necesitan un tiempo prudencial de análisis debido a la importancia de la decisión adoptada.

Con todo lo expuesto, para determinar la compatibilidad con el mercado común, el artículo 2 dispone que la Comisión analizará los siguientes aspectos:

- La necesidad de salvaguardar la competencia efectiva en el mercado común, teniendo en cuenta los mercados afectados y la competencia potencial o real de competidores tanto comunitarios como extranjeros.
- La posición de las empresas parte en el mercado, su poder de negociación con proveedores y usuarios, su fortaleza financiera y económica y su acceso a las fuentes de suministro. Del mismo modo, se analizan las barreras de entrada a los mercados donde operan, la evolución de la oferta y la demanda, así como las necesidades e intereses de los consumidores. También se tiene en cuenta el progreso que pueda aportar al mercado y los beneficios a los consumidores,

De este punto, se puede deducir la importancia de la posición de las empresas afectadas en el mercado a la hora de perjudicar a la competencia efectiva en el mismo. Este hecho es de gran relevancia debido a la posibilidad de afectar a los precios del mercado o incluso de limitar el acceso a suministros o proveedores.

Se puede observar que en este proceso de evaluación también se debe determinar si una concentración de empresas puede generar eficiencias para el mercado. En el caso de que las eficiencias originadas compensen los efectos perjudiciales sobre la competencia y, en última instancia, sobre los consumidores, se podría determinar que esta concentración no obstaculiza la competencia y podría ser declarada compatible con el mercado interior.

A raíz de esta posibilidad de compensación, se permite a las empresas afectadas proponer compromisos para conciliar la operación con los intereses del mercado común. Estos compromisos deben ser proporcionales al perjuicio que se genere y deben tratar de eliminarlo íntegramente. La Comisión puede establecer condiciones y objetivos para asegurar que las empresas cumplen con estos compromisos. En el caso de incumplimiento de estas obligaciones, la concentración no será autorizada por la Comisión y se deberá disolver la misma para restaurar el mercado a la situación anterior. Además de estar la Comisión facultada para disolver la concentración, podrá decidir la imposición de sanciones financieras por el incumplimiento.

A este respecto, es importante destacar que no supondrán un obstáculo a la competencia las concentraciones entre empresas si su cuota de mercado no es superior al 25%.

Según el artículo 22, podrán solicitar a la Comisión uno o varios Estados miembros que investiguen cualquier concentración, aunque no tenga dimensión comunitaria, si afecta al comercio entre Estados miembros y pueda perjudicar a la competencia del Estado miembro que lo solicita.

4.2. Ley de Defensa de la Competencia

De forma complementaria, a nivel nacional la defensa de la competencia está regulada en la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia.

La razón de la defensa de la competencia parte en una primera instancia del artículo 38 de la Constitución Española, que expone que “Se reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado...”⁹, este tipo de economía tiene la competencia

⁹ También determina su garantía y protección por los poderes públicos.

efectiva en el mercado como uno de sus pilares fundamentales, que incentiva a una mejora de las técnicas y una asignación más óptima de los recursos de las empresas. Esta situación deriva en un beneficio para los consumidores y, en definitiva, para toda la sociedad.

Debido a este papel en el bienestar de la sociedad, el Derecho a la defensa de la competencia se torna de gran importancia en la ordenación de la actividad económica, al tener la función de garantizar la competencia efectiva.

Con este fin, en 1989 se promulgó la Ley 16/1989, de Defensa de la Competencia, de 17 de julio. Desde entonces, y con el ánimo de adaptar la normativa a los cambios en el mercado y en la economía, se aprobaron leyes como, la Ley 1/2002 de 21 de febrero, de coordinación de las competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de defensa de la competencia, y el Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado de la Comunidad Europea, (actuales artículos 101 y 102 del TFUE) y el Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas.

Estos Reglamentos comunitarios son de gran relevancia y muestran la importancia del asunto a nivel comunitario. Dada esta importancia, a nivel nacional, se promulga esta Ley con el objetivo de reforzar las herramientas para prever y combatir las prácticas restrictivas y crear nuevos mecanismos para proteger la competencia junto con la normativa europea.

En esta Ley, al igual que en la normativa comunitaria, se prohíben las concentraciones entre empresas (sujeta a condiciones) y el abuso de la posición de dominio en el mercado¹⁰. Igualmente, esta normativa no se aplicará para actuaciones que estén amparadas por otra ley, ni tampoco a las actuaciones de relevancia menor que no afecten de manera sustancial a la competencia.

¹⁰ Del mismo modo, se persiguen los actos de falseamiento de la competencia por actos desleales, pero no se analizará este asunto al alejarse de nuestro tema de estudio.

Como es de esperar y para asegurar la seguridad jurídica, las disposiciones de esta Ley se aplican de manera complementaria a la legislación comunitaria.

4.2.1. Concentración de empresas

Lo relativo a los aspectos sustantivos de las concentraciones de empresas están recogidos en el capítulo II. En el mismo, se refuerza la colaboración e intervención de la Comisión Nacional de la Competencia y limita el papel del Gobierno, definiendo las actuaciones de cada órgano y los criterios que deben seguir a la hora de tomar sus decisiones. De esta manera, la Ley 15/2007 intenta evitar la politización de la defensa de la competencia, limitando el papel gubernamental y, por ende, político, para que la decisión se tome en base a argumentos jurídicos.

Es importante definir para que casos se aplica esta Ley nacional y no los reglamentos comunitarios. Según el artículo 8, las disposiciones de esta ley se aplicarán a las concentraciones económicas que cumplan una de las siguientes circunstancias:

- Cuando a raíz de la operación de concentración se incremente la cuota de mercado a 30% o más en el mercado nacional. No obstante, no aplica esta condición cuando, aun incrementando la cuota a tal nivel, el volumen global de negocios en España de la empresa o activos adquiridos sea menor o igual a 10 millones de euros, y cuando la cuota de mercado conjunta no sea igual o superior al 50% en el mercado español.
- Cuando el volumen global de negocios en España de las empresas participantes supere los 240 millones de euros en el último ejercicio contable. También será aplicable cuando dos o más empresas parte tengan un volumen de negocios de más de 60 millones de manera individual en España.
- Esta ley no se aplicará a las concentraciones que tengan dimensión comunitaria y que, por lo tanto, deban regirse por el Reglamento (CE) nº 139/2004 del 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas. Con la excepción

de que, según las disposiciones del mismo, el supuesto haya sido remitido a España por la Comisión Europea¹¹.

También se aplicará esta ley cuando las compañías afectadas tengan, en España, más de dos tercios de su volumen total de negocios comunitario.

En el título quinto encontramos el régimen sancionador. Este régimen clasifica las infracciones en función de la gravedad y define las sanciones máximas aparejadas a cada tipo, que estarán definidas por un porcentaje del volumen de ventas totales de las empresas afectadas. Este régimen sancionador refuerza la seguridad jurídica.

¹¹ Según el artículo 9 del Reglamento (CE) n° 139/2004, la Comisión podrá remitir de forma total o parcial a las autoridades de los Estados miembros las concentraciones que por sus características amenazan de manera especial a su mercado.

5. TRANSPORTE AÉREO

Antes de entrar a analizar distintas operaciones entre aerolíneas y estudiar sus razones y sus características principales, para una mayor comprensión de las mismas es de gran interés profundizar brevemente en el transporte aéreo.

5.1. Contextualización del sector

A día de hoy, el sector del transporte ha evolucionado hasta ofrecer un mejor servicio (reducción de tiempo de llegada, proliferación de ofertas en función de calidad del servicio, etc.) a un menor precio. El desarrollo económico de las sociedades ha aumentado las cifras de turismo hasta niveles nunca vistos. Esta evolución ha sido progresiva desde 1950, cuando, a nivel mundial, el número de turistas rondaba los 25 millones, hasta 2016 donde el número de turistas internacionales ha sido 1. 235 millones (Organización Mundial del Turismo, 2017) . Estas cifras denotan un sector dinámico y fuerte, con un crecimiento ininterrumpido y con una elevada demanda¹². (Álvarez-Díaz, Otero-Giráldez, & González-Gómez, 2016). Más aún, según datos de la Organización Mundial del Turismo, los ingresos relativos al transporte han aumentado un 406% desde el año 2000, esto hace que sea un sector muy atractivo para los inversores.

Este sorprendente crecimiento se debe, en cierta medida, al fenómeno actual de hipermovilidad (Seguí Pons & Martínez Reynés, 2010). Este fenómeno alude a la libertad de movimiento facilitada por la accesibilidad a los servicios de transporte en comparación con el pasado, unido a la globalización y al cambio de mentalidad en las personas, que tienden a priorizar la satisfacción de sus necesidades de ocio (viajar, entre ellas).

Con relación a estas cifras¹³, se debe resaltar el transporte aéreo como el más demandado y exitoso.

¹² Para estudiar en más profundidad los factores de la demanda de turismo, mirar Álvarez-Díaz, M., Otero-Giráldez, M. S., & González-Gómez, M. (2016). La Modelización de la Demanda de Turismo de Economías Emergentes El caso de la Llegada de Turistas Rusos a España. *Cuadernos de Economía*, 39(110), 112-125.

¹³ Más cifras del turismo internacional en Organización Mundial del Turismo. (2017). *Panorama OMT del turismo internacional*. Obtenido de Organización Mundial del Turismo: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419043>

El transporte aéreo ha experimentado grandes cambios en los últimos años, sobre todo con la creación y proliferación de las aerolíneas de bajo coste, también conocidas como *Low Cost*.

Estas aerolíneas ofrecen sus servicios aéreos a un precio más bajo que las aerolíneas tradicionales, siendo necesario reducir costes para mantener la rentabilidad. Para poder reducir los costes necesarios para ofertar los vuelos más baratos, estas aerolíneas deben optimizar sus recursos y procesos (Meissner, 2008). En el mercado aéreo actual se encuentran muchas aerolíneas *Low Cost*, con diferentes políticas de reducción de costes. Esto complica la homogeneización y delimitación del concepto de *Low Cost* en un modelo de negocio determinado, al tratarse de una definición muy amplia. (Meissner, 2008)

La fuerte demanda de servicios aéreos *Low Cost* en la sociedad ha cambiado el negocio aéreo, tomando una relevancia sustancial la comunicación y la fortaleza de la marca para diferenciarse en un mercado tan agresivo. Se debe diferenciar el proceso de compra en los vuelos de larga distancia, donde, además del precio, existen más variables determinantes, tales como la comodidad, los servicios de entretenimiento, la comida, etc. Mientras que, en los vuelos de corta distancia, a la hora de seleccionar una aerolínea el factor determinante suelen ser los precios.

De todos modos, según manifiesta Martina Meissner (2008) en su estudio sobre las aerolíneas de bajo coste, la tendencia de la demanda y del mercado está acarreado continuos cambios en los modelos de negocio aéreos, reduciendo las diferencias entre los modelos de negocio tradicionales y los modelos *Low Cost*. En un tiempo razonable esto podría inducir a la pérdida del calificativo *Low Cost*, si en el futuro las diferencias son mínimas.

Bajo el punto de vista del autor, esta afirmación tiene altas probabilidades de ocurrir en el mercado nacional y europeo a corto plazo. Sin embargo, en vuelos de larga distancia, aunque se reduzca el precio a raíz de las mejoras tecnológica y de los procesos, parte de la clientela demanda un servicio de mayor calidad al estándar de servicio *Low Cost*, lo que supone un mayor coste para la compañía. De esta forma, se conformará un mercado con diferentes tipos de servicio, lo que supone un mayor abanico de opciones para el

consumidor, desde aerolíneas *premium* hasta aerolíneas *Low Cost* que realizarán este tipo de rutas¹⁴.

En esta tendencia, marcada por la fuerte globalización actual y el ininterrumpido flujo de turistas, las aerolíneas tradicionales se han visto en la necesidad de ofertar un servicio de bajo coste para poder competir en el mercado de vuelos intracomunitarios con aerolíneas como Ryanair. Con este motivo han creado sus propias filiales *Low Cost*¹⁵ o han adquirido otras aerolíneas.

5.1.1. Cielo Único Europeo

En el contexto de un sector con muchos operadores, el Cielo Único Europeo es una iniciativa europea que tiene como fin mejorar la eficiencia del sistema actual de transporte aéreo. Surge con la intención de reducir el retraso del sector aéreo en términos de progreso (Thomas, 2018), para cual era necesaria una reestructuración del espacio aéreo y el sistema de gestión de la navegación aérea.

El Cielo Único Europeo, o *Single European Sky (SES)*, se adoptó en 2004 en los siguientes reglamentos:

- Reglamentos (CE) nº 549/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo.
- Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo.
- Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo.

¹⁴ Desde 2018 se pueden contratar vuelos *Low Cost* desde Europa a Estados Unidos, confirmando la tendencia actual del mercado hacia un modelo de negocio de precios bajos. (Flores, 2017)

¹⁵ Por ejemplo, la aerolínea Air Europa creó Air Europa Express, para ofrecer vuelos de bajo coste en el mercado nacional y europeo y competir con Iberia Express. Para ello adquirió Aeronova, una compañía aérea valenciana, para utilizar su certificado aéreo. (Blanco, 2015)

- Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo.

Más tarde, en 2009, se aprueba el Reglamento (CE) nº 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 549/2004, (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004 y (CE) nº 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación.

Se puede concluir que la gestión del espacio aéreo en Europa es un asunto de importancia, donde se trabaja para mejorar la eficiencia de la gestión del espacio aéreo, con el objetivo de tener un mercado más competitivo y eficiente.

En la actualidad, la iniciativa Cielo Único Europeo trabaja en la consecución de los siguientes retos (Enaire, s.f.):

- Aumentar y facilitar la implementación de nuevas tecnologías
- Reforzar la seguridad del espacio aéreo. Se pretende, entre otras razones, evitar sucesos como el ocurrido el 11 de septiembre de 2001 en Nueva York.¹⁶
- Mejorar el control en el espacio aéreo europeo. Mayor eficiencia en la gestión de los servicios.

Entre los beneficios originados por esta iniciativa se pueden enumerar los siguientes¹⁷ (Thomas, 2018):

- Reducir sustancialmente los costes de gestión del tráfico aéreo.
- Triplicar la capacidad del espacio aéreo
- Reducir el perjuicio en el medio ambiente
- Disminuir los tiempos de vuelo.

¹⁶ El 11 de septiembre de 2001, tuvo lugar el atentado terrorista contra el World Trade Center en Nueva York, causando miles de muertos y una gran inseguridad en el sector aéreo. (Parrado, 2001)

¹⁷ Como se ha comentado en este apartado, el objetivo de la iniciativa del Cielo Único Europeo, es la de mejorar la eficiencia del espacio aéreo, para poder mejorar la actuación de las aerolíneas en el mercado. La reestructuración del espacio aéreo europeo tiene como objetivo la reducción del tiempo medio de trayecto. Como este asunto se sale de nuestro ámbito de estudio, para un estudio más profundo recomiendo la lectura de Thomas, M. (2018). *El transporte aéreo: el cielo único europeo*. Obtenido de Parlamento Europeo: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/displayFtu.html?ftuId=FTU_3.4.8.html

Actualmente, los Estados miembros trabajan para implementar esta medida de manera progresiva. Para ello están vigentes varias iniciativas como: Programa Single European Sky ATM Research), *SESAR Joint Undertaking*, Bloque Funcional del Espacio Aéreo del Suroeste, etc.¹⁸

5.1.2. Globalización en el mercado aéreo

El sector aéreo es uno de los grandes afectados por la globalización¹⁹, sobre todo debido al aumento de la competencia tras la desregulación del sector. La globalización ha producido varios efectos económicos en los mercados, entre los cuales están los siguientes (Humberto Monteverde):

- Homogeneización de los bienes y servicios: Los bienes y servicios ofertados por las empresas, han tendido a reducir diferencias entre países hacia un mismo producto global.
- Creación de grandes zonas de comercio: A diferencia del pasado, actualmente Europa supone un mercado por sí mismo.
- Economías de escala: La mejora de la tecnología, como de las infraestructuras y los procesos de producción hacen posible reducir el coste marginal. Esto permite a las empresas ser más competitivas en el mercado.
- Influencia de los mercados globales en las economías nacionales: Debido a este creciente proceso de interrelación de los mercados, las economías nacionales dependen de la estabilidad y el correcto funcionamiento de los mismos.

La creciente globalización, al igual que ha hecho con otros sectores, ha expandido el mercado ampliando las posibilidades de venta de las empresas. Las barreras de entrada en los mercados se han debilitado, facilitando la entrada de competidores externos, dificultando la ganancia de una mayor cuota de mercado. En el sector aéreo esto se ha

¹⁸ Para más información al respecto de estos programas, leer Enaire. (s.f.). *Cielo Único Europeo*.
Obtenido de Enaire: https://www.enaire.es/cielo_único_europeo

¹⁹ Guillermo la Dehesa la define como “proceso dinámico de creciente libertad e integración mundial de los mercados de trabajo, bienes, servicios, tecnología y capitales”. Este mismo autor profundiza en el estudio de la globalización y sus efectos en los mercados en su trabajo «Comprender la Globalización». (De la Dehesa, 2000)

visto reflejado en el objetivo de ofrecer rutas al mayor número de destinos posibles. De todos modos, tener muchas rutas no garantiza el éxito inmediato, si no que estas ofertas deben tener un precio razonable que los consumidores estén dispuestos a pagar y que el margen de beneficio de esos servicios sea positivo y permita a la empresa tener una estabilidad financiera adecuada. (Iatrou & Oretti, 2016)

Sin embargo, las empresas del sector aéreo tienen ciertas trabas a la hora de aprobar e implementar una estrategia de costes. La primera es que los costes operativos dependen del precio de la gasolina, el cual varía en función de los ciclos económicos, afectando a sus previsiones. Segundo, parte del personal de las aerolíneas es personal cualificado con salarios elevados (por ejemplo, los pilotos.) (Iatrou & Oretti, 2016). Tercero, los ingresos de este mercado están estrechamente relacionados con las economías mundiales. En épocas de bonanza la contratación de servicios aéreos se incrementa, mientras que, en periodos de crisis y desestabilidad económica, los consumidores son más sensible al precio y se reduce la demanda. En consecuencia, las compañías deben poder ajustarse a estos cambios en los ciclos económicos, para poder adaptarse a las necesidades de los consumidores cuanto más rápido posible. (Iatrou & Oretti, 2016)

En virtud de lo expuesto, las compañías aéreas han optado por llevar a cabo operaciones de cooperación o concentración de empresas. A través de estas asociaciones con empresas competidoras, podían conseguir los recursos e infraestructuras necesarias para llevar a cabo el objetivo de acceder a nuevos mercados de una manera más rápida y menos costosa. (Iatrou & Oretti, 2016)

5.2. Restricciones a la propiedad

De todos modos, como comentábamos en el apartado referente al Derecho aplicable a estas operaciones, más concretamente el Reglamento (CE) 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, estas operaciones tienen ciertas restricciones a la inversión extranjera. Como recordatorio, en el artículo 4 del presente Reglamento se recoge como condición para la obtención de la licencia de explotación para la prestación de servicios aéreos, la obligación de que al menos el 50% de las participaciones de la compañía sean de los Estados miembros o de sus nacionales.

Esta restricción puede desincentivar la inversión en aerolíneas europeas y fortalecer la competencia de otros países.

Se puede encontrar varios ejemplos de cómo estas medidas afectan negativamente, en algunos casos, al sector y a sus agentes. Dos ejemplos claros son las aerolíneas Alitalia y Air Berlín. Ambas importantes aerolíneas con historia en el mercado de la aviación que no atraviesan un buen momento económico.

5.2.1. Caso Alitalia

Alitalia, antigua compañía bandera de Italia, ha sido declarada en banca rota debido a los problemas financieros que sufre desde hace años. Ha tenido varios momentos cercanos a la disolución que han sido solventados con inversiones de capital. La primera en 2009, donde consiguió nuevas inversiones del grupo Air France-KLM y de inversores individuales. Años más tarde, en 2014, la aerolínea Etihad Airways compró el 49% de las participaciones que garantizaban, por el momento, su continuidad en el mercado y el comienzo de su recuperación. (La Razón, 2014)

Con fecha 2017, la compañía italiana buscaba inversores para adquirir la compañía. (Europa Press, 2017). Alitalia tiene en torno a 22 millones de pasajeros anuales, pero no tiene beneficios económicos desde 2002. (Magariño, 2017)

La situación de muchas aerolíneas europeas, que por diversas razones no se han adaptado al cambio en el modelo de negocio que se ha explicado a lo largo de este trabajo, se ven perjudicadas por las restricciones al control y a la propiedad recogidas en la normativa comunitaria, que juegan muchas veces en contra de los intereses de estas empresas y de la competencia de Europa respecto del resto del mundo.

En este caso, Alitalia es una de las grandes aerolíneas italianas que tienen una afluencia de consumidores elevada, pero que no ha conseguido adaptarse. La entrada de Etihad Airways mejoró la situación de manera temporal, pero al seguir el control efectivo en las mismas manos, la empresa no se recuperó de manera completa.

Se considera que, a partir de estos casos, tanto la Comisión como el Parlamento y el Consejo deberían tener en cuenta la posibilidad de derogar estas limitaciones a la propiedad, con el objetivo de reforzar la competencia efectiva en Europa y poder ser más competitivos de cara al extranjero. Italia es un país que recibe un gran número de turistas anuales y es de interés tener una aerolínea fuerte que pueda competir con las compañías que salen de los países de origen de los turistas. Con el modelo de negocio actual, la aerolínea italiana no era capaz de obtener beneficios de una masa de clientes tan grande (Verdú, 2018). Cabe plantearse entonces si Alitalia se encontraría en una situación financiera estable en el caso de que Etihad Airways hubiera podido adquirir más del 50% de las participaciones y hubiera tomado el control efectivo.

5.2.2. Caso Air Berlin

Otro caso similar es el de Air Berlin. Esta aerolínea es una de las compañías aéreas más importantes de Alemania y se encuentra en graves problemas financieros y estructurales.

Air Berlin en 2017 vio reducido su número de pasajeros en un 11% y obtuvo unas pérdidas de 272 millones de euros en un solo trimestre. Esta caída ha sido producida por un modelo de negocio erróneo, aparejado a una mala asignación de sus recursos. (Die Welt, 2017)

Una de las opciones para su recuperación y reestructuración pasa por su venta a Lufthansa, uno de los grupos aéreos más grandes de Europa. Esta opción, según el Derecho de la competencia comunitario, podría suponer una obstaculización para la competencia efectiva en el mercado aéreo alemán, puesto que en varias rutas ambas compañías son competidores y una eventual fusión podría afectar a los precios de esos trayectos. (Die Welt, 2017)

Aunque, como dice Daniel Zimmer, expresidente de la Comisión del Monopolio alemana, y recoge el periódico El País, una posible quiebra y disolución de Air Berlin tendría como consecuencia que la mayoría de sus pasajeros acabarían contratando los servicios de Lufthansa de todos modos.

Dicho esto, y en relación con las restricciones a la propiedad y al control efectivo por parte de entidades extranjeras, la Comisión debe plantearse si es mejor perjudicar a la competencia con la probable disolución de empresas como Air Berlin o permitir a Etihad Airways (accionista mayoritario) aumentar su inversión y tener el control efectivo de la compañía para imponer su modelo de negocio. Esta solución permitiría mantener la competencia en el mercado alemán y no fortalecer a Lufthansa (el mayor holding europeo²⁰).

Por tanto, uno de los principales retos y oportunidades del sector aéreo es conseguir que se reduzcan las restricciones y las barreras de entrada a la inversión. La adecuación y viabilidad de las operaciones para el mercado ya se garantiza mediante los mecanismos instaurados en los diferentes Reglamentos de defensa de la competencia. Esta medida, junto con la mejora de las infraestructuras (aeropuertos, etc.) y la consecución de la iniciativa Cielo Único Europeo, mejorará el servicio prestado por estas aerolíneas, teniendo efectos directos sobre los consumidores finales. (Comisión Europea, 2015)

²⁰ Magariño, J. (2017). *La inevitable concentración en el negocio aéreo mete presión a Air Europa*. Consultado de Cinco Días: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/09/08/companias/1504898034_531779.html

6. OPERACIONES TRANSFRONTERIZAS RELEVANTES.

En el sector aéreo, a partir de su desregulación y de la globalización, han tenido lugar varias operaciones de adquisición o de fusión entre aerolíneas residentes de distintos países con la intención de aprovechar las potenciales sinergias y convertirse en una empresa más fuerte en el mercado.

Como se ha destacado en el trabajo, hay varios factores a tener en cuenta que empujan a las empresas a concentrarse, entre ellos, los márgenes reducidos de las empresas matriz, la proliferación de las aerolíneas *Low Cost* y la batalla de precios en el sector. Esto origina un mercado donde hay grandes aerolíneas con intención y necesidad de seguir creciendo para continuar siendo rentables y competitivas, y otro grupo de aerolíneas que no son rentables y están sumidas en altos costes (Magariño, 2017).

Con ánimo de analizar de manera práctica algunas de las operaciones significativas del sector en los últimos años, se estudiarán principalmente tres operaciones: Air France-KLM; Ryanair- Aer Lingus y British Airways-Iberia

6.1. Fusión Air France y KLM

En 2004 tuvo lugar la fusión entre la aerolínea francesa, Air France y la aerolínea holandesa, KLM. Esta fusión fue aprobada tanto por la Comisión europea como por el Departamento de Justicia de Estados Unidos.

Esta unión originó, en su día, el grupo con mayores ingresos a nivel global y la tercera aerolínea por número de pasajeros anuales (El País, 2004).

La Comisión Europea autorizó la operación pero condicionada a la resolución de unos posibles problemas de competencia que surgían de esta asociación. Principalmente, los problemas de competencia se daban en las rutas Ámsterdam - París y entre Europa y Estados Unidos. Para la Comisión, el principal problema reside en la complejidad para obtener derechos de aterrizaje y despegue en los aeropuertos europeos debido a su alto grado de congestión. Por esta razón, para aprobar la gran primera concentración en el

sector europeo, era necesario garantizar el correcto funcionamiento de la competencia. (Comisión Europea, 2004)

Para garantizar la efectividad de la competencia, la Comisión fijó como condición la cesión de noventa y cuatro franjas horarias de despegue y aterrizaje, para que pudieran ser aprovechadas por aerolíneas competidoras. Del mismo modo y a nivel gubernamental, los Países Bajos y Francia accedieron a no regular las tarifas en los trayectos de larga distancia y a garantizar el derecho de tráfico a otros operadores que debían hacer escala en el Estado en su camino a algún país no comunitario o a Estados Unidos. (Comisión Europea, 2004)

Esta operación lejos de ser aceptada a regañadientes, fue gratamente aceptada por la Comisión europea. Aunque esta unión formara un grupo poderoso en Europa, eran dos aerolíneas con rutas complementarias (Comisión Europea, 2004), más que competidoras. Esto permitía a los pasajeros de ambas aerolíneas acceder a un mayor número de rutas, derivando en un beneficio directo para los consumidores.

Para la Comisión esta operación de concentración suponía un beneficio general para la economía europea y para el sector, el cual se beneficiaba de una reducción de costes y un incremento de la competencia efectiva, que impulsaría al resto de compañías a optimizar el uso de sus recursos. (Comisión Europea, 2004)

Esta fue la primera gran concentración de compañías aéreas. Hasta este momento la concentración del mercado únicamente se había hecho a través de alianzas de cooperación entre compañías.²¹

En esta fusión, con los comentarios de la Comisión al respecto, queda patente la idea de que las concentraciones de empresas pueden ser beneficiosas para la economía y el comercio. En este caso, la fusión de Air France con KLM cumplía con los requisitos necesarios de las normas de competencia y estaba condicionada a unos requerimientos

²¹ Para la aceptación de estas alianzas, la Comisión concedía una excepción a la regla antimonopolio por un período de seis años, recogida en el Reglamento (CE) nº 3975/87 por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo (derogado por el Reglamento (CE) nº 411/2004.)

para las rutas donde sí suponía una obstaculización a la competencia. Es por esta razón que cada fusión debe ser estudiada en profundidad, se deben analizar las rutas donde su asociación hace que se reduzca la competencia hasta el punto de poder afectar a los precios.

En Europa es de interés tener compañías fuertes que compitan en el extranjero y que creen valor para sus economías. Por ello se deben facilitar las concentraciones de aerolíneas sostenibles y viables legalmente. Esta idea es relevante en este sector, ya que como se ha explicado con anterioridad, es un sector que debido a su contexto y a sus características tienden a esta concentración.

6.2. Fusión Iberia y British Airways.

Ambas compañías son históricas en el sector y líderes en sus respectivos mercados.

La operación de fusión entre la empresa española Iberia y la inglesa British Airways tenía como objetivo formar uno de los grupos aéreos más fuertes y competir con los grandes grupos europeos como Lufthansa y Skyteam (Air France, KLM, Alitalia, etc.). Se trata de una operación estratégica fundamentada sobre las sinergias resultantes de la unión de ambas. Es decir, la creación de valor conjunta es mayor que la creación de valor de manera individual. Estas empresas estimaron que el valor de estas sinergias generadas era de alrededor de 400 millones de euros (El País, 2009),

Esta fusión mantuvo las operaciones y marcas de Iberia y British Airways, y formó una empresa de participación (también sujeta a las normas de competencia), domiciliada en Madrid. (El País, 2009), y con su centro de control efectivo en Inglaterra.

Esta operación constituyó un grupo fuerte, con la capacidad de reducir costes y aumentar su red de destinos. Esto supuso un aumento de las rutas disponibles a un mejor precio.

La Comisión aprobó esta fusión sin condiciones, al considerar que la competencia está asegurada por el resto de las compañías. En especial, la Comisión estudió la ruta Londres – Madrid, y Londres – Barcelona, pero certificó la existencia de suficientes competidores

para garantizar que la competencia no se vería obstaculizada de forma significativa. (Comisión Europea, 2010)

Asimismo, al igual que en el caso de Air France y KLM, la fusión de estas compañías suponía un beneficio para los consumidores finales y para la economía comunitaria. Esta operación reforzó el negocio de British Airways en África, Asia y América del Norte, y la presencia de Iberia en América Latina.

Del mismo modo, la Comisión autorizó la alianza de British Airways e Iberia con American Airlines. No obstante, esta operación si estaba condicionada a la liberación de franjas horarias en el aeropuerto de Heathrow (Londres) para las rutas a Nueva York, Dallas, Miami y Boston. (Comisión Europea, 2010)

Como se ha mencionado a lo largo del trabajo, el problema reside en que en esas rutas estas tres aerolíneas tendrían una parte sustancial de los derechos de despegue y aterrizaje, es decir, de las franjas horarias disponibles, lo cual, unido a la dificultad de entrada para nuevos competidores, se traduce en importantes trabas a la competencia.

Por este motivo, se impone la condición de liberar un número determinado de franjas horarias en el aeropuerto de Heathrow por parte de la Comisión Europea, y en el aeropuerto de Nueva York JFK, por parte del Departamento de Transportes de Estados Unidos.

La Comisión, en virtud del artículo 9 del Reglamento (CE) 1/2003, relativo a la aplicación de las normas de competencia de la UE, recogía la posibilidad de imposición de una multa económica de hasta el 10% de la facturación de las aerolíneas, en caso de incumplimiento de los compromisos pactados. (Comisión Europea, 2010)

Tras estos dos sonados casos, que constituyeron dos de los grandes grupos en el sector aéreo, se puede afirmar que la Unión Europea está a favor de este tipo de concentraciones siempre y cuando se respete la normativa aplicable de competencia y produzcan beneficios, tanto para los consumidores finales como para la economía europea.

6.3. Operación de adquisición de Aer Lingus por parte de Ryanair.

A diferencia del resto de operaciones que se han comentado, el intento de compra de Aer Lingus, por Ryanair fue prohibida por la Comisión Europea.

La operación comienza en 2006, cuando Ryanair notificó a la Comisión su intención de adquirir Aer Lingus. La Comisión ante las dudas que presentaba esta concentración en referencia a la competencia en el mercado irlandés, estudió la operación con detenimiento.

En 2007, la Comisión en la Decisión C(2007) 3104 prohíbe la oferta pública de adquisición de Ryanair, (Comisión Europea, 2007) puesto que desembocaría en la unión de las dos mayores aerolíneas de Irlanda. Esta asociación afectaría sustancialmente a la competencia en el mercado, dado que se crearía un régimen de posición dominante o de monopolio, en al menos, 35 rutas del mercado de servicios aéreos irlandeses. En consecuencia, originaría un aumento de los precios en aquellas rutas, afectando a millones de pasajeros.

La Comisión concluyó que la renuncia a franjas horarias ofrecida por Ryanair junto a otras condiciones no compensaba el perjuicio creado por la concentración de ambas empresas, y no era suficiente para restaurar la presión competitiva necesaria para el correcto funcionamiento del mercado. (Comisión Europea, 2007)

En consecuencia, Ryanair interpuso un recurso contra la Decisión C(2007) 3104 ante el Tribunal General de la Unión Europea (TGUE), solicitando que se anulara esta decisión y que se aprobara la adquisición. Este tribunal falló²² desestimando el recurso y condenando a Ryanair al pago de las costas incurridas por la Comisión Europea y por Aer Lingus. (InfoCuria, 2010)

Con el paso de los años, en 2009, Ryanair hizo un segundo intento de compra de Aer Lingus que tampoco fue admitido. (Comisión Europea, 2012)

²² Sentencia del Tribunal General de 6 de julio de 2010 – Ryanair/ Comisión. Asunto T-342/07

Su propósito de hacerse con la compañía irlandesa tuvo un tercer intento en 2012, cuando Ryanair notifica por tercera vez su intención de adquirir Aer Lingus. (Comisión Europea, 2012)

La Comisión, al igual que hiciera en 2007, prohíbe la concentración de estas aerolíneas debido a las siguientes razones (Comisión Europea, 2013):

- Se trata de las dos compañías líderes de Irlanda, siendo competidores directos. El aeropuerto principal de ambas compañías es el de Dublín.
- Se constituiría una posición dominante de monopolio en 46 rutas. Esto conllevaría una subida de precios para estas rutas lo que perjudicaría a los pasajeros.
- Las medidas propuestas por Ryanair no son suficientes para contrarrestar el perjuicio causado a la competencia. Ryanair propuso reducir su número de franjas y de trayectos en beneficio de la aerolínea Flybe y conceder 3 rutas al grupo IAG (British Airways-Iberia) desde Londres a Dublín, Cork y Shannon por un tiempo de tres años. La comisión entiende que Flybe no es suficientemente fuerte como para competir con la unión de estas compañías y que IAG no tendría interés en continuar con esos trayectos una vez pasen los tres años estipulados.
- Desde la primera notificación de intención de compra de Aer Lingus, la posición en el mercado de ambas compañías ha mejorado, aumentado su cuota de mercado conjunta de 80% a 87%, e incrementándose el número de rutas expuestas de 35 a 46.
- Una de las barreras de entrada al mercado sería la posición dominante de estas dos aerolíneas, lo que impediría que ninguna nueva entrara a competir en el mercado irlandés.

Por todo esto, la Comisión prohibió por tercera vez la oferta de adquisición de Ryanair por Aer Lingus.

En este caso, se puede apreciar la clara intención de la Comisión de proteger los mercados y a sus agentes. No quiere que se desvirtúe la competencia y que se acabe perjudicando a los beneficiarios de la misma, los pasajeros.

De estas decisiones se desprende que, aunque se ofrezcan acciones para compensar el perjuicio a la competencia, estas deben ser efectivas para que no se produzca un menoscabo en el mercado, y que la Comisión no acepta cualquier compromiso como válido.

Podríamos concluir que la viabilidad de una operación de concentración de empresas conlleva tiempo de estudio y que su aceptación depende del contexto, de la situación de las compañías involucradas, del resto de aerolíneas que operan en el mercado y de las rutas que se ven afectadas por la asociación. La Comisión es partidaria de la concentración de empresas, pero de una manera viable y sostenible para el mercado.

7. CONCLUSIONES FINALES

Después del estudio del sector aéreo, de su evolución y desarrollo hasta el período actual, se puede afirmar la importancia del sector en la economía europea, y el continuo cambio en el que está envuelto para ajustar su modelo de negocio a las nuevas tecnologías y a las necesidades del mercado.

La aparición y proliferación de las aerolíneas *Low Cost* ha cambiado el negocio aéreo hasta el punto de exigir a las aerolíneas tradicionales cambios en sus modelos de negocio para competir con estas nuevas condiciones. En la actualidad, las aerolíneas tradicionales están invirtiendo muchos recursos en adaptar su modelo de negocio para ofrecer un producto que satisfaga las necesidades de los consumidores, incurriendo en altos costes, lo que provoca que haya aerolíneas que no son capaces de adaptarse, como por ejemplo Alitalia.

Es una realidad que las diferencias entre los modelos de negocio de las aerolíneas tradicionales y las aerolíneas *Low Cost* se está reduciendo con el tiempo. Este hecho originará un mercado donde lo predominante sean las empresas *Low Cost*. (Martina Meissner, 2008)

Para competir en este mercado donde proliferan las aerolíneas *Low Cost* en su zona de comercio, en nuestro caso Europa, y los competidores extranjeros (por el creciente efecto de la globalización), las aerolíneas se han decantado por asociarse en grupos de empresas para entrar en nuevos mercados de una manera más rápida, menos costosa y ofrecer un mejor servicio. De esta manera se formaron los grandes grupos europeos, Grupo Lufthansa, Grupo Skyteam y el Grupo IAG.

Como ejemplo local, Iberia luchaba en el mercado nacional para mantener su fortaleza en los vuelos comunitarios contra las aerolíneas *Low Cost* como Ryanair, Easy Jet, etc. Y en el mercado sudamericano (su otro gran mercado) luchaba contra las nuevas aerolíneas locales que iban ganando peso y cuota de mercado. Debido a la dificultad de esta misión, la mejor opción para Iberia pasaba por fusionarse con otra compañía del sector para aprovechar las sinergias de la misma. Por esta razón surge la operación de fusión con British Airways, y la creación del grupo IAG, la cual les permite reforzar su posición,

mejorar sus servicios y su número de rutas, no solo en el mercado europeo si no en el mercado asiático, norte americano y latinoamericano.

Se debe tener en cuenta a la hora de valorar estas concentraciones a nivel social que, mientras se garantice la competencia en el mercado, son de gran valor para la economía y la sociedad, pues los consumidores finales se verán beneficiados por una competencia más dinámica que empuja a ofrecer un mejor servicio haciendo un uso más óptimo de los recursos.

En resumen, las concentraciones de aerolíneas aéreas mientras se garantice su viabilidad legal, son buenas noticias para el mercado, debido al beneficio para el consumidor final y por el aumento competitivo de nuestras empresas frente a las extranjeras. Es por ello que la Comisión, en la medida de lo posible, debe aprobar estas operaciones cuando los compromisos ofrecidos por las empresas involucradas sean los suficientes como para subsanar el posible perjuicio a la competencia.

Dicho esto, considero que se debería debatir en el seno de la Unión Europea la restricción a la propiedad de aerolíneas por parte de entidades extranjeras (Reglamento (CE) 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad). Analizando casos recientes, como el de Alitalia o Air Berlin (ambas participadas por Etihad Airways), se suscita la duda de si estas compañías podrían haber subsanado sus problemas financieros de no existir esa restricción y haber tenido acceso a mayores inversiones extranjeras. Es un hecho que el sector aéreo, a raíz de sus índices de turismo y su ininterrumpido crecimiento, forman un sector de gran atractivo para los inversores. En mi opinión, esta norma responde a un sentimiento arcaico de sector estratégico que ya no tiene aplicación en nuestros días, y lo único que consigue es debilitar a nuestro sector aéreo respecto del resto del mundo y limitar las inversiones potenciales.

Como conclusión, ante el futuro cambiante del sector que se ve influenciado por las mejoras tecnológicas y los cambios en el mercado, la Unión Europea deberá fomentar la entrada de capitales al sector derogando la restricción de control efectivo de entidades extranjeras y manteniendo su política de aprobación de concentración de empresas, cuando estas se hagan conforme a Derecho. Ya que un sector aéreo europeo fuerte beneficiará, tanto a la economía, como a los ciudadanos europeos.

8. BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez-Díaz, M., Otero-Giráldez, M. S., & González-Gómez, M. (2016). La Modelización de la Demanda de Turismo de Economías Emergentes El caso de la Llegada de Turistas Rusos a España. *Cuadernos de Economía*, 39(110), pp 112-125.
- Antón Burgos, F. J., & Córdoba Ordóñez, J. (1994). La Liberalización del Transporte Aéreo en España. *Boletín de la A.G.E*(19).
- Blanco, Y. (2015). Air Europa crea una filial de bajo coste para competir con Iberia. *Expansión* Consultado el 30 de Mayo de 2018, de: <http://www.expansion.com/empresas/transporte/2015/11/17/564b7f5e22601de64b8b45cc.html>
- Calvo Caravaca, A. L., & Carrascosa González, J. (1998). Desregulación del sector aéreo y Derecho Comunitario. *Cuadernos de Derecho Público*(4).
- Checa Tamarit, A. M. (2012). *Estudio descriptivo del modelo de gestión aeroportuaria español (período 2000-2010) en el contexto competitivo del sector aéreo europeo*. Universidad Politécnica de Valencia.
- Comisión Europea. (2004). *La Comisión aprueba, con condiciones, la fusión entre Air France y KLM*. Bruselas. Consultado el 10 de junio de 2018
- Comisión Europea. (2007). *Mergers: Commission prohibits Ryanair's proposed takeover of Aer Lingus*. Consultado el 10 de junio de 2018, de European Commission: Press Release Database: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-07-893_en.htm
- Comisión Europea. (2010). *Concentraciones: la Comisión aprueba la fusión entre British Airways e Iberia*. Consultado el 10 de junio de 2018, de European Commission, Press Release Data Base: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-938_es.htm
- Comisión Europea. (2010). *Defensa de la competencia: Los compromisos ofrecidos por British Airways, American Airlines e Iberia para garantizar la competencia en los mercados transatlánticos de transporte de pasajeros pasan a ser jurídicamente vinculantes*. Consultado el 10 de junio de 2018, de European Commission: Press Release Database: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-936_es.htm

- Comisión Europea. (2012). *Mergers: Commission opens in-depth investigation into proposed acquisition of Aer Lingus by Ryanair*. Consultado el 11 de junio de 2018, de European Commission: Press Release Database: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-921_en.htm
- Comisión Europea. (2013). *Mergers: Commission prohibits Ryanair's proposed takeover of Aer Lingus*. Recuperado el 11 de junio de 2018, de European Commission: Press Release Database: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-167_en.htm
- Comisión Europea. (2015). *Una estrategia de aviación para Europa*. Consultado el 8 de junio de 2018, de Parlamento Europeo: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2015/ES/1-2015-598-ES-F1-1.PDF>
- De la Dehesa, G. (2000). Comprender la Globalización. *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, 165-168.
- Die Welt. (2017). El declive de Air Berlin. *El País*. Consultado el 8 de junio de 2018, de: https://elpais.com/economia/2017/06/29/actualidad/1498747100_827464.html
- Embid Irujo, J. M. (1991). *Concentración de Empresas y Derecho de Cooperativas*. Murcia.
- Enaire. (s.f.). *Cielo Único Europeo*. Consultado el 7 de Junio de 2018, de Enaire: https://www.enaire.es/cielo_único_europeo
- Europa Press. (2017). Dieciocho de los más de 30 inversores interesados en Alitalia competirán por la aerolínea. *El Economista*. Consultado el 8 de junio de 2018 de: <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/8454280/06/17/Dieciocho-de-los-mas-de-30-inversores-interesados-en-Alitalia-competiran-por-la-aerolinea.html>
- Flores, C. (2017). De Europa a EEUU por menos de 200 euros: llega la guerra de los vuelos low cost transoceánicos. *El Economista*. Consultado el 3 de Junio de 2018 de: <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/8774705/11/17/De-Europa-a-EEUU-por-menos-de-200-euros-llega-la-guerra-de-los-vuelos-low-cost-transoceanicos.html>
- García Guijo, L. (2012). Las Ayudas de Estado en la Unión Europea: Concepto, Requisitos e Implicaciones. *Dereito*, 21(2), 97-127.

- Humberto Monteverde, V. (s.f.). *Globalización de la Economía*. Recuperado el 5 de Junio de 2018, de resultante de estos efectos. La globalización ha ocasionado una competencia Globalización de la Economía Vicente Humberto Monteve, Vicente
- Iatrou, K., & Oretti, M. (2016). *Airline Choices for the Future: from Alliances to Mergers*. Nueva York: Routledge.
- InfoCuria. (2010). *Sentencia del Tribunal General de 6 de julio de 2010 - Ryanair/Comisión*. Consultado el 11 de junio de 2018, de InfoCuria-Jurisprudencia del Tribunal de Justicia: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=84380&pageIndex=0&doclang=es&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=717043>
- Justo, M. (2015). Las tres polémicas aerolíneas árabes que toman por asalto el mercado mundial de la aviación. *BBC*. Consultado el 31 de Mayo de 2018 de: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/12/151229_aerolineas_golfo_polemica_qatar_emiratos_abu_dhabi_ab
- La aerolínea de Abu Dhabi Etihad compra Alitalia (2014). *La Razón*. Consultado el 8 de junio de 2018 de: <https://www.larazon.es/economia/la-aerolinea-de-abu-dhabi-etihad-compra-alitalia-CM6529712>
- La Comisión Europea autoriza con condiciones la fusión entre Air France y KLM. (2004). *El País* Consultado el 9 de junio de 2018, de: https://elpais.com/economia/2004/02/11/actualidad/1076488378_850215.html
- Magariño, J. (2017). La inevitable concentración en el negocio aéreo mete presión a Air Europa. *Cinco días*. Consultado el 8 de junio de 2018 de: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/09/08/companias/1504898034_531779.html
- Meissner, M. (2008). *Las líneas aéreas de bajo coste: fundamentos teóricos y estudio empírico sobre su impacto en el transporte aéreo y en la estructura del sector turístico en Europa*. Tesis Doctoral, Universidad de Málaga, Málaga.
- Méndez Naya, J. (2017). Fusiones horizontales de empresas y estrategias de diferenciación de producto. *Estudios de Economía*, 44(2), 47-58.
- Organización Mundial del Turismo. (2017). *Panorama OMT del turismo internacional*. Obtenido de Organización Mundial del Turismo: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419043>

- Parrado, J. (2001). Las Torres Gemelas se derrumban tras el impacto de dos aviones. *El País*. Consultado el 7 de Junio de 2018 de: www.elmundo.es/elmundo/2001/09/12/internacional/1000272786.html
- Prieto Kessler, E. (2005). La Política de Defensa de la Competencia en la Unión Europea. *El Modelo Económico de la UE*(820).
- Seguí Pons, J. M., & Martínez Reynés, M. R. (2010). Movilidad y sostenibilidad en el transporte aéreo: las compañías de bajo coste en los destinos turísticos de España y Baleares. *Revista Transporte y Territorio*(2), 68-98.
- Texto íntegro del comunicado de Iberia y British Airways. (2009). *El País* Consultado el 9 de junio de 2018, de: https://elpais.com/economia/2009/11/12/actualidad/1258014785_850215.html
- Thomas, M. (2018). *El transporte aéreo: el cielo único europeo*. Consultado el 7 de junio de 2018, de Parlamento Europeo: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/displayFtu.html?ftuId=FTU_3.4.8.html
- Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2016). *El Tribunal de Justicia confirma que Irlanda debe recuperar el importe de 8 euros por pasajero de las compañías aéreas beneficiarias de una ayuda de Estado ilegal*. Consultado el 11 de junio de 2018, de Infocuria: <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2016-12/cp160142es.pdf>
- Verdú, D. (2018). Alitalia se asoma al abismo tras el “no” de la plantilla a la reestructuración. *El País*. Consultado el 8 de junio de 2018 de: https://elpais.com/economia/2017/04/24/actualidad/1493066585_411875.html

LEGISLACIÓN

- Directiva (UE) 2017/1132 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de junio de 2017 sobre determinados aspectos del Derecho de sociedades. *Diario Oficial de la Unión Europea* de 30 de junio de 2017.
- Ley 15/2007, de 3 de julio, de defensa de la competencia. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid a 4 de julio de 2007.

- Reglamento (CE) No 1/2003 del Consejo de 16 de diciembre de 2002 relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado. *Diario Oficial de la Unión Europea* de 4 de enero de 2003.
- Reglamento (CE) No 139/2004 del Consejo de 20 de enero de 2004 sobre el control de las concentraciones entre empresas. *Diario Oficial de la Unión Europea* de 21 de enero de 2004.
- Reglamento (CE) n° 549/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo. *Diario Oficial de la Unión Europea* de 31 de marzo de 2004.
- Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo. *Diario Oficial de la Unión Europea* de 31 de marzo de 2004.
- Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo. *Diario Oficial de la Unión Europea* de 31 de marzo de 2004.
- Reglamento (CE) n° 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo. *Diario Oficial de la Unión Europea* de 31 de marzo de 2004.
- Reglamento (CE) No 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. *Diario Oficial de la Unión Europea* de 31 de octubre de 2008.
- Reglamento (CE) n° 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibi. *Diario Oficial de la Unión Europea* de 14 de noviembre de 2009.
- Versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. *Diario Oficial de la Unión Europea* de 30 de marzo de 2010.

JURISPRUDENCIA

- Sentencia del Tribunal de Justicia del 13 de febrero de 1979, Caso 85/76, Hoffmann-La Roche & Co. AG contra la Comisión de las Comunidades Europeas.

- Sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de diciembre de 1980, Asunto 31/80 L'Oréal contra De Nieuwe AMCK.
- Sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de julio de 1991, Asunto C-62/86, AKZO Chemie BV contra la Comisión de las Comunidades Europeas.
- Sentencia del Tribunal General de 6 de julio de 2010 del asunto (T-342/07) Ryanair/ Comisión
- Sentencia del Tribunal General de 5 de febrero de 2015 del asunto (T-500/12) Ryanair Ltd/Comisión.
- Sentencia del Tribunal General de 5 de febrero de 2015 del asunto (T-473/12) Aer Lingus Ltd/Comisión.
- Sentencias del Tribunal de Justicia de 21 de diciembre de 2016 de los asuntos (C - 164/15 P) y (C - 165/15 P), Comisión/ Aer Lingus LTD, Ryanair Designated Activity Company e Irlanda.