

FR

Ce texte est mis à disposition uniquement à titre informatif.

Un résumé de la présente décision est publié dans toutes les langues communautaires au Journal officiel de l'Union européenne.

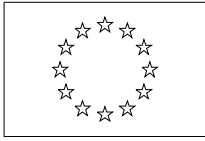
***Affaire n° COMP/M.5440-
LUFTHANSA /
AUSTRIAN AIRLINES***

Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.

**RÈGLEMENT (CE) N° 139/2004
SUR LES CONCENTRATIONS**

Article 8, paragraphe 2

Date: 28/08/2009



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 22.8.2009

C (2009) 6690 final

VERSION PUBLIQUE

**Décision de la Commission
du 28 août 2009
déclarant une opération de concentration compatible avec le marché commun
et le l'accord EEE**

(Affaire n° COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines)

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu l'Accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 57,

vu l'accord bilatéral entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien,¹

vu le règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises,² et notamment son article 8, paragraphe 2,

vu la décision prise par la Commission le 1^{er} juillet 2009 d'engager la procédure dans la présente affaire,

vu l'avis du comité consultatif en matière de concentrations entre entreprise,³

vu le rapport final du conseiller-auditeur dans la présente affaire,⁴

CONSIDÉRANT CE QUI SUIT:

I. LES PARTIES ET L'OPERATION

- (1) Le 8 mai 2009, la Commission a reçu notification d'un projet de concentration conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 (ci-après «le règlement sur les concentrations»), par lequel l'entreprise Deutsche Lufthansa AG (ci-après «LH») acquiert le contrôle exclusif, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), de ce règlement, de l'entreprise Austrian Airlines (ci-après «OS») par achat d'actions.
- (2) LH est la plus importante compagnie aérienne allemande. Elle assure des services de transport aérien régulier de passagers et de fret et les services connexes (services de maintenance, de réparation et de révision (ci-après «MRR»), services de restauration à bord et services informatiques). En 2008, LH a transporté 45 millions de passagers vers plus de 200 destinations dans 85 pays avec ses 272 appareils. Ses plates-formes sont l'aéroport international de Francfort et l'aéroport de Munich et elle est aussi basée à l'aéroport de Düsseldorf. LH contrôle également Swiss International Air Lines Ltd. (ci-après «LX») ⁵ basée à l'aéroport de Zurich, Air Dolomiti, Eurowings, et la filiale d'Eurowings, la compagnie à bas coûts Germanwings (ci-après «4U»). En outre, elle a récemment fait

1 JO L 114, du 30.4.2002, p. 73.

2 JO L 24, du 29.1.2004, p. 1.

3 JO 2010/C 16 p. 8.

4 JO 2010/C 16 p. 10.

5 Voir la décision de la Commission du 4 juillet 2005 dans l'affaire n° COMP/M.3770 - Lufthansa/Swiss, JO C 240, du 20.8.2005, p. 3.

l'acquisition de British Midland (ci-après «BMI») et de Brussels Airlines (ci-après «SN»)⁶. LH détient par ailleurs 19 % des parts de Jet Blue, une compagnie à bas coûts active aux États-Unis d'Amérique. Les deux compagnies LH et LX sont membres de Star Alliance.

- (3) OS est la plus importante compagnie aérienne autrichienne et sa plate-forme principale est à Vienne. Elle assure des services de transport aérien régulier de passagers et de fret et les services connexes. Elle dessert 121 destinations dans 63 pays (y compris le partage de codes). Ses filiales sont notamment Lauda Air et Tyrolean Airways. Elle détient en outre 22,5 % des parts d'Ukraine International Airlines, un transporteur ukrainien en réseau. OS est membre de Star Alliance.
- (4) LH entend acquérir le contrôle exclusif d'OS. Le 5 décembre 2008, dans le cadre de la procédure de privatisation d'OS, LH a accepté d'acquérir indirectement auprès de l'entreprise publique Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft (ci-après «ÖIAG») une participation de 41,56 % dans OS. En outre, le 27 février 2009, LH a lancé une offre publique sur le solde flottant d'OS, pour lequel elle a reçu davantage que la quantité requise de déclarations d'acceptation. Avec la part d'ÖIAG, LH sera en mesure d'acquérir au moins 85 % des parts d'OS.
- (5) OS connaît actuellement des difficultés financières⁷. En juillet 2008, la direction d'OS a estimé que l'option autonome n'était plus tenable et son comité de surveillance est arrivé à la conclusion qu'il serait difficile de continuer à exploiter OS en tant que compagnie autonome. Par conséquent, le comité de surveillance d'OS a demandé que l'Autriche privatise la compagnie et le gouvernement autrichien a délivré un mandat de privatisation («Privatisierungsauftrag») conformément auquel ÖIAG était autorisée à céder toutes ses parts dans Austrian Airlines. Le 19 janvier 2009, la Commission a approuvé l'aide au sauvetage sous la forme d'une garantie à 100 % sur un prêt s'élevant à 200 millions d'euros pour OS.⁸ Parallèlement à son évaluation de cette transaction conformément au règlement sur les concentrations, la Commission a évalué les conditions de la proposition d'acquisition des parts de l'Autriche dans OS par LH et un accroissement de capital de 500 millions d'euros dans OS à la lumière des articles 87 et 88 du Traité.
- (6) Collectivement, LH et OS sont dénommées «les parties» dans la présente décision.

6 La Commission a autorisé le projet d'acquisition de SN par LH sous certaines conditions le 22 juin 2009, voir l'affaire n° COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholdings (Brussels Airlines), non encore publiée. La Commission a approuvé le projet d'acquisition de BMI par LH sans condition le 14 mai 2009, voir la décision de la Commission du 14 mai 2009 dans l'affaire n° COMP/M.5403 - Lufthansa/BMI, JO C 158 du 11.7.2009, p. 1.

* Certains passages du présent document ont été supprimés afin de ne pas publier d'informations confidentielles; ils figurent entre crochets et sont indiqués par un astérisque.

7 En 2008, OS a enregistré des pertes de 430 millions d'euros. Selon le rapport financier d'OS à la mi-2009, le résultat net pour la période comprise entre janvier et juin 2009 s'élevait à une perte de 166,6 millions d'euros.

8 Décision de la Commission du 19 janvier 2009 dans le dossier d'aide d'État NN 72/2008, Austrian Airlines – Aide au sauvetage.

II. LA CONCENTRATION

- (7) En conséquence de l'opération proposée, LH acquerrait le contrôle exclusif d'OS. Cette opération constitue dès lors une concentration au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations.

III. DIMENSION COMMUNAUTAIRE

- (8) Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaires total sur le plan mondial de plus de 5 000 millions d'euros (LH: 27 870 millions d'euros; OS: 2 530 millions d'euros).⁹ LH et OS réalisent chacune un chiffre d'affaires dans la Communauté supérieur à 250 millions d'euros (LH: [...]*; OS: [...] euros*), mais aucune d'elles ne réalise plus des deux tiers de son chiffre d'affaires total dans la Communauté à l'intérieur d'un seul et même État membre. La méthode utilisée par la partie notifiante pour calculer le chiffre d'affaires des parties est celle du «point de vente», bien que les seuils soient aussi atteints en utilisant la «méthode de l'origine» ou la «méthode du 50/50».¹⁰ L'opération proposée a par conséquent une dimension communautaire au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations.

IV. PROCEDURE

- (9) Après examen de la notification, la Commission est parvenue, le 1^{er} juillet 2009, à la conclusion que l'opération relevait du champ d'application du règlement sur les concentrations et soulevait des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun et l'accord EEE, malgré les engagements proposés lors de la phase 1. La Commission a donc décidé d'ouvrir la procédure conformément à l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations.
- (10) Le 10 juillet 2009, LH a présenté des engagements conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations. Les 17 juillet 2009 et 27 juillet 2009, LH a présenté des versions révisées de ces engagements. Après avoir reçu la version révisée de ces engagements le 27 juillet 2009, la Commission a lancé une enquête de marché afin de rassembler les points de vue des concurrents, des clients et des autres acteurs du marché sur ces engagements. À la lumière des résultats de l'enquête de marché, LH a présenté une version finale de ses engagements le 31 juillet 2009 (ci-après «les engagements»). Conformément à l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations, les décisions de l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations doivent être prises dès qu'il apparaît que les doutes sérieux visés à l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations sont levés, notamment en raison de modifications apportées par les entreprises concernées. Par conséquent, si les parties présentent des engagements avant que la Commission ait terminé son analyse approfondie et ait envoyé une

⁹ Chiffre d'affaires calculé conformément à l'article 5, paragraphe 1, du règlement sur les concentrations.

¹⁰ Ces trois méthodes sont expliquées dans la décision de la Commission du 27 juin 2007 dans l'affaire n° COMP/M.4439 Ryanair/Aer Lingus, JO C 47, du 20.2.2008, p. 9-20, considérant 13 et suivants.

communication des griefs, ces engagements doivent être suffisants pour faire disparaître les doutes sérieux.¹¹

V. LE MARCHÉ DE PRODUIT ET LE MARCHÉ GEOGRAPHIQUE EN CAUSE

A. Transport aérien régulier de passagers

(1) *Paires de villes «point d'origine/point de destination» («O&D»)*

- (11) Par le passé, la Commission a défini le marché en cause pour les activités de transport aérien régulier de passagers sur la base de l'approche par paire de villes «point d'origine/point de destination» (ci-après «O&D»)¹². Cette définition du marché reflète le point de vue de la demande, selon lequel les consommateurs envisagent toutes les options possibles (y compris différents modes de transport) pour se rendre d'une ville d'origine vers une ville de destination. Sur cette base, chaque combinaison d'un point de départ et d'un point de destination forme un marché distinct.
- (12) En ce qui concerne plus particulièrement les transporteurs en réseau, la Commission a toutefois pris en considération certains éléments du point de vue de l'offre, tels que la concurrence entre les compagnies sur la base du réseau dit «en étoile» des transporteurs traditionnels. Même si, du point de vue de l'offre, un transporteur en réseau pourrait en théorie voler de n'importe quel point de départ vers n'importe quel point de destination, dans la pratique, les transporteurs en réseau construisent leur réseau et décident de voler presque exclusivement sur les liaisons qui relient leurs plate-formes. Des considérations similaires s'appliquent aux compagnies aériennes qui se concentrent sur les services de point à point. Du point de vue de la demande, la Commission a considéré par le passé que, tandis que les réseaux revêtaient une certaine importance pour les entreprises clientes, dont la demande est influencée tant par les effets de réseau que par des considérations d'O&D, les particuliers cherchaient essentiellement la connexion la moins chère et la plus commode entre deux villes.¹³
- (13) De manière générale, l'enquête de marché a confirmé l'approche O&D. Toutefois, certains répondants, en particulier des transporteurs en réseau traditionnels, ont indiqué que l'approche O&D ne tenait pas compte de la fonction d'étoile des grands aéroports et des effets de réseau consécutifs. Il convient également de noter que plusieurs transporteurs ont

11 Voir la communication de la Commission concernant les mesures correctives recevables conformément au règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil et au règlement (CE) n° 802/2004 de la Commission, JO C 267, du 22.10.2008, p. 1, point 18.

12 Voir l'affaire n° COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding (Brussels Airlines), considérant 12 et suivants; la décision de la Commission du 9 janvier 2009 dans l'affaire n° COMP/M.5364 – Iberia/Vueling/Clickair, JO C 72, du 26.3.2009, p. 23, considérant 30; la décision de la Commission du 11 février 2004 dans l'affaire n° COMP/M.3280 – Air France/KLM, JO C 60, 9.3.2004, p. 5, considérant 9 et suivants; affaire n° COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, considérants 12 et suivants. L'approche O&D a aussi été confirmée par le juge communautaire. Voir par exemple l'arrêt du Tribunal de première instance dans l'affaire T-177/04 easyJet/Commission, du 4 juillet 2006, Rec. 2006, p. II-1913, point 56; ou l'affaire T-358/94 AirFrance/Commission, Rec. 1996, p. II 2109.

13 Voir l'affaire n° COMP/M.3280 – Air France/KLM.

indiqué que tant le point d'origine que le point de destination devaient inclure tous les aéroports substituables du point de vue des passagers. Précédemment, la Commission a estimé que, lorsque de multiples aéroports servent d'unique point d'origine ou de destination, ces aéroports peuvent être considérés comme appartenant au même marché en cause, pour autant qu'ils soient en effets perçus comme substituables par les voyageurs.¹⁴

- (14) Par conséquent, les effets de l'opération proposée seront évalués sur la base des différentes paires de villes O&D concernées, tandis que les aéroports substituables seront repris dans les points d'origine et points de destination respectifs.

(2) *Substituabilité des vols au départ et vers différents aéroports*

- (15) Dans de précédentes décisions, la Commission a reconnu que les vols au départ et vers des aéroports dont les zones de chalandise se chevauchent peuvent être considérés comme substituables.¹⁵ Cette substitution d'aéroports a souvent été admise lorsque plusieurs aéroports sont situés dans la même ville;¹⁶ en outre, la Commission a récemment fait observer dans la décision Ryanair/Aer Lingus que les aéroports secondaires étaient, de prime abord, susceptibles de se trouver dans la même zone de chalandise d'une ville s'ils se situent dans un rayon de 100 km ou à une heure de route du centre-ville.¹⁷ Cependant, le critère des 100 km/une heure de route était seulement considéré comme une première «approximation».¹⁸ En outre, le critère des 100 km/une heure de route a été défini par la Commission dans le cas spécifique des liaisons desservies depuis Dublin par deux compagnies aériennes présentant les attributs caractéristiques des transporteurs de point à point à prestations minimales. Cette «règle» n'est donc pas nécessairement valable dans d'autres cas, tels que les liaisons desservies par deux transporteurs en réseau.¹⁹ Il conviendrait donc de procéder à une analyse plus détaillée, qui tienne compte des caractéristiques du cas d'espèce plutôt que d'utiliser un critère approximatif afin de saisir correctement les pressions concurrentielles qu'exercent les uns sur les autres les vols au départ/vers deux aéroports différents.
- (16) En l'espèce, la substituabilité des vols au départ de différents aéroports a été examinée par rapport aux aéroports suivants en particulier:

(i) aéroport de Bratislava (ci-après «aéroport BTS») – aéroport international de Vienne Schwechat (ci-après «aéroport VIE»);

14 Voir l'affaire n° COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus.

15 Affaire n° COMP/M.3280 – Air France/KLM, considérants 24 et suivants.

16 Affaire n° COMP/M.3280 – Air France/KLM, considérants 31 et suivants.

17 Voir l'affaire n° COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus, considérant 99.

18 Ce critère a été déterminé sur la base des informations reçues de 50 aéroports différents, à qui la Commission a demandé «quel type de matériel et d'arguments commerciaux ils utilisaient pour commercialiser leurs services auprès des transporteurs et les attirer sur leur tarmac», voir l'affaire n° COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus, considérant 82.

19 La Commission n'a par exemple pas utilisé le critère approximatif des 100 km/une heure de route dans plusieurs cas impliquant des transporteurs de réseau. Voir l'affaire n° COMP/M.3280 – Air France/KLM, considérants 24-35; affaire n° COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, considérant 54 et suivants; affaire n° COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI, considérants 45 à 47.

- (ii) aéroport de Francfort Hahn (ci-après «aéroport HNN») – aéroport international de Francfort (ci-après «aéroport FRA»);
- (iii) aéroport de Cologne-Bonn (ci-après «aéroport CGN») – aéroport international de Düsseldorf (ci-après «aéroport DUS»);
- (iv) aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud (ci-après «aéroport CRL») – aéroport de Zaventem Bruxelles-National (ci-après «aéroport BRU»).

(17) Pour les paires O&D à l'examen dans la présente décision, il n'est pas toujours nécessaire de déterminer si les vols au départ/vers les différents aéroports seraient substituables dès lors qu'il n'y a pas d'effet sur l'analyse de la concurrence. Néanmoins, dans la mesure où cette évaluation est pertinente dans ce cas, cette question sera abordée plus en détail dans l'analyse de la concurrence à la section VII.A.

(3) *Passagers sensibles au facteur temps et passagers non sensibles au facteur temps*

(18) Dans des décisions antérieures, la Commission a estimé que les billets non soumis à restrictions essentiellement achetés par des passagers *sensibles au facteur temps* pouvaient constituer un marché distinct de celui des billets soumis à restrictions principalement achetés par des passagers *non sensibles au facteur temps*.²⁰ D'une part, les passagers sensibles au facteur temps ont tendance à voyager pour affaires, à acheter leurs billets peu avant le départ, à exiger une flexibilité élevée pour leurs billets (comme l'annulation et la modification de l'heure de départ sans frais), à payer plus cher pour cette flexibilité et à exiger une fréquence plus élevée pour une paire O&D donnée. D'autre part, les passagers non sensibles au facteur temps voyagent essentiellement à des fins de loisir ou pour rendre visite à des amis ou à de la famille, réservent longtemps à l'avance et n'exigent aucune flexibilité quant à leurs réservations. Les passagers sensibles au facteur temps ont donc des préférences différentes de celles des passagers non sensibles au facteur temps, ce qui se reflète au niveau des différents types de billets avec lesquels les compagnies aériennes ciblent ces deux groupes différents de passagers.

(19) L'analyse du cas d'espèce a confirmé qu'il existait pour l'essentiel deux catégories de passagers avec des besoins différents et différentes sensibilités au prix, bien que certains répondants aient indiqué que cette distinction entre les passagers sensibles et non sensibles au facteur temps devenait moins évidente, dans la mesure où même les voyageurs sensibles au facteur temps font de plus en plus attention au prix et ont tendance à préférer un billet soumis à restrictions à un billet non soumis à restrictions s'il est moins cher. En réalité, face à cette préférence pour les billets soumis à restrictions, la plupart des transporteurs, y compris les transporteurs à bas coûts, proposent des services de seconde réservation (modification soit de la date, soit du nom du passager) contre paiement. Néanmoins, la distinction entre les passagers sensibles et non sensibles au facteur temps et, partant, entre les billets non soumis et soumis à restrictions, demeure importante. Les passagers sensibles au facteur temps continuent d'exiger une fréquence élevée et des heures de départ et d'arrivée bien précises au point d'origine et de destination. Enfin, compte tenu du besoin de

20 Voir la décision de la Commission du 11 août 1999 dans l'affaire n° COMP/JV.19 – KLM/Alitalia, JO C 96, du 05.04.2000, p. 5, considérant 21; affaire n° COMP/M.3280 – Air France/KLM, considérant 19, affaire n° COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, considérant 15.

flexibilité et de délai le plus court possible, les passagers sensibles au facteur temps semblent moins enclins à utiliser les aéroports secondaires que les passagers non sensibles au facteur temps.

- (20) La plupart des répondants considèrent que les passagers sensibles au facteur temps doivent maximiser leur temps à destination et minimiser leur durée de trajet. Par conséquent, pour la majorité des répondants, ce segment de passagers exige des vols tôt le matin et tard en fin de journée (avec une heure de départ idéale autour de 7 h le matin et une fourchette maximale comprise entre 6 h 30 et 8 h 30, et un départ le soir autour de 18 h ou 19 h, avec une fourchette maximale comprise entre 17 h et 20 h). Les passagers sensibles au facteur temps exigent aussi une fréquence de vols suffisamment élevée par jour. Un minimum de deux vols par jour est nécessaire pour permettre un aller-retour au cours de la même journée, bien qu'une majorité de répondants aient indiqué que les passagers sensibles au facteur temps exigeaient plus de deux vols par jour selon la destination. Le type de transporteur préféré par les passagers sensibles au facteur temps a aussi une influence: la majorité des répondants considèrent que les passagers sensibles au facteur temps préfèrent les transporteurs en réseau proposant un service complet que les transporteurs à bas coûts. Ces points de vue sont partagés par tous les groupes de répondants: les entreprises clientes, les agents de voyage et les compagnies aériennes concurrentes.
- (21) La possibilité d'effectuer un aller-retour au cours de la même journée vers les destinations court-courriers a été estimée importante par toutes les entreprises clientes qui ont répondu (principalement en raison du gain de temps et d'argent), et la majorité est même disposée à payer un léger supplément pour pouvoir bénéficier d'allers-retours dans la même journée. C'est aussi ce que confirment les réponses des agents de voyage.
- (22) S'agissant de la localisation de l'aéroport, la majeure partie des agents de voyage et des compagnies concurrentes qui ont répondu à l'enquête indiquent que les aéroports principaux situés à proximité des centres d'affaires et à courte distance étaient plus importants pour les passagers sensibles au facteur temps que pour les passagers non sensibles au facteur temps. Les entreprises clientes ont indiqué qu'elles préféreraient nettement minimiser la durée du trajet (et les coûts des voyages d'affaires) de leurs travailleurs, indépendamment du fait qu'elles considèrent leurs travailleurs comme sensibles ou non sensibles au facteur temps.
- (23) La définition précise du marché peut rester ouverte aux fins de l'analyse du cas d'espèce.
- (4) *Substituabilité des vols directs et indirects*
- (24) Le niveau de substituabilité des vols indirects et des vols directs dépend de la durée du vol. En règle générale, plus le vol est long, plus les vols indirects sont susceptibles d'exercer une pression concurrentielle sur les vols directs.
- (25) Pour ce qui est des liaisons court-courriers, la Commission a considéré dans de précédentes décisions que les vols indirects n'exerçaient pas de pression concurrentielle sur les vols directs, sauf dans des circonstances exceptionnelles (par exemple si le vol direct ne permet pas un aller-retour en une journée, ce qui revêt une importance particulière pour ceux qui

voyagent pour affaires).²¹ L'enquête de marché a largement confirmé que, pour les vols court-courriers, les vols indirects ne constituaient pas, de manière générale, une option de remplacement compétitive aux vols directs, étant donné que les clients préfèrent effectivement les vols directs.

- (26) Dans de précédentes décisions, la Commission a analysé les vols moyen-courriers,²² à savoir les liaisons d'une durée supérieure à trois heures pour lesquelles les vols directs ne permettent normalement pas le voyage aller-retour dans la même journée, de telle sorte que les vols indirects peuvent concurrencer les vols directs. En raison de la durée de vol plus longue de ces liaisons moyen-courriers, les vols indirects semblent constituer une option de remplacement plus crédible et certains répondants ont indiqué que les vols indirects, dans certaines circonstances, représentent une solution de remplacement compétitive. Cette analyse est conforme à la pratique antérieure de la Commission.²³
- (27) En ce qui concerne les vols long-courriers (vols d'une durée de plus de six heures couvrant une distance supérieure à 5 000 km), la Commission a estimé dans de précédentes décisions que les vols indirects constituaient une solution de remplacement compétitive aux services sans escale sous certaines conditions, en particulier lorsque: a) ils sont vendus en tant que vols de correspondance sur la paire O&D dans les systèmes informatiques de réservation; b) leur fréquence est quotidienne; et c) ils n'entraînent qu'un allongement limité du temps de trajet (maximum 150 minutes).²⁴ L'enquête de marché a largement confirmé que les vols indirects constituaient une solution de remplacement compétitive lorsqu'il s'agit de vols d'une durée supérieure à six heures et plusieurs répondants les considèrent substituables.

B. Transport aérien de fret

- (28) En ce qui concerne les marchés du transport aérien de fret, la Commission a estimé dans de précédentes décisions que l'approche O&D était inappropriée pour définir le marché du transport aérien de fret, dès lors que le fret était de manière générale moins sensible au facteur temps que les passagers et que, pour le fret, le transport multimodal «en-deçà» et «au-delà» des points de départ et de destination était monnaie courante. Par conséquent, le marché géographique en cause doit faire l'objet d'une définition plus large.
- (29) Dans le droit fil des décisions antérieures de la Commission et des allégations de la partie notifiante, l'enquête de marché a confirmé en l'espèce que, pour le transport de fret intra-européen, le marché en cause pouvait être défini à l'échelle européenne et inclurait les

21 Voir la décision de la Commission du 12 janvier 2001 dans l'affaire n° COMP/M.2041 – United/US Airways, et la décision de la Commission du 5 mars 2002 dans l'affaire n° COMP/M.2672 – SAS/Spainair, JO C 93, du 18.4.2002, p. 7.

22 Affaire n° COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, considérant 17, affaire n° COMP/M.4439 Ryanair/Aer Lingus, considérants 288 et suivants.

23 Voir l'affaire n° COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, considérant 45.

24 Voir, par exemple, les affaires n° COMP/M.2041 – United/US Airways et n° COMP/M.2672 – SAS/Spainair.

modes de transport alternatifs, notamment le transport routier et ferroviaire, et, dans une moindre mesure, le transport maritime.²⁵

- (30) S'agissant des liaisons intercontinentales, les zones de chalandise correspondent aux continents, du moins pour ces continents où une infrastructure de transport appropriée permet des connections ultérieures²⁶ (par exemple en train, par camion, via les voies navigables intérieures, etc.), tels que l'Europe et l'Amérique du Nord. Dans le droit fil des décisions antérieures de la Commission et des allégations de la partie notifiante, l'enquête de marché a confirmé en l'espèce que l'infrastructure de transport en Asie était insuffisante pour considérer l'ensemble du continent asiatique comme zone de chalandise. De même, l'infrastructure de transport au Moyen-Orient est insuffisante pour considérer l'ensemble du Moyen-Orient comme zone de chalandise. Par conséquent, le transport aérien de fret de l'Europe vers l'Asie et le Moyen-Orient doit être considéré sur une base continent (Europe)-pays (les pays pertinents d'Asie et du Moyen-Orient).
- (31) En outre, l'enquête de marché a confirmé que, les marchés du transport aérien de fret étant de manière inhérente unidirectionnels en raison de différences de demande à chaque extrémité de la liaison, ils devaient être analysés sur une base unidirectionnelle.²⁷
- (32) Dans de précédentes affaires, la Commission n'a pas tranché la question de savoir s'il convenait de subdiviser le marché du transport aérien de fret en fonction de la nature des marchandises transportées. La Commission a toutefois indiqué que certains types de marchandises, tels que les marchandises dangereuses, pouvaient nécessiter une manutention spéciale, de telle sorte qu'elles ne peuvent être transportées que par des avions exclusivement destinés au transport de fret.²⁸ Les parties affirment qu'il n'y a pas lieu de subdiviser ce marché en fonction de la nature des produits transportés. À cet égard, l'enquête de marché a confirmé qu'une segmentation du marché ne serait pas nécessaire. En tout état de cause, aux fins de la présente décision, une segmentation ne serait pas pertinente dès lors que l'opération proposée n'entraverait pas la concurrence de manière significative quelle que soit la définition du marché retenue.

C. Vente de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs

- (33) Dans des décisions antérieures, la Commission a indiqué que la vente en gros de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs constituait un marché distinct de celui de la fourniture de services de transport aérien régulier aux consommateurs finals et que ces

25 Voir l'affaire n° COMP/JV.19 – KLM/Alitalia et la décision de la Commission du 10 mai 1999 dans l'affaire n° IV/M.1506 – Singapore Airlines/Rolls-Royce, JO C 176, du 22.6.1999, p. 11.

26 Voir l'affaire n° COMP/M.3280 – Air France/KLM et l'affaire n° COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss.

27 Voir la décision de la Commission du 6 août 2008 dans l'affaire n° COMP/M.5181 – Delta Air Lines/Northwest Airlines, JO C 281, du 5.11.2008, p. 3.

28 Voir l'affaire n° COMP/M.3280 – Air France/KLM.

marchés de la vente en gros de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs avaient une étendue nationale.²⁹

- (34) La partie notifiante accepte pour l'essentiel les définitions des marchés de produits précédemment appliquées, mais elle affirme que le marché de la vente de sièges à des tour-opérateurs pourrait, d'un point de vue géographique, comprendre l'Autriche et l'Allemagne, dès lors que les principales compagnies charters d'Autriche sont aussi actives en Allemagne et que les conditions concurrentielles dans ces deux États membres sont convergentes en raison de l'absence de barrières linguistiques, de préférences similaires des clients et de différences de prix minimales entre l'Autriche et l'Allemagne.
- (35) En l'espèce, l'enquête de marché n'a pas contredit les conclusions précédentes de la Commission sur l'existence d'un marché séparé de la vente en gros de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs. Concernant l'étendue géographique de ce marché, l'enquête n'a pas permis de déterminer clairement si l'étendue était nationale ou si elle englobait à la fois l'Allemagne et l'Autriche. Tandis que certains répondants ont fait état de conditions de marché différentes, d'autres ont aussi souligné la proximité des marchés autrichien et allemand, notamment pour les clients habitant dans les parties occidentales de l'Autriche, pour lesquels le marché allemand semble une solution de remplacement viable.
- (36) Aux fins de l'espèce et conformément aux affaires précédentes, le marché de produit en cause est celui de la vente en gros de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs et la question de savoir s'il est nécessaire d'établir une distinction entre les liaisons long-courriers ou court-courriers peut donc rester ouverte. La définition du marché géographique peut elle aussi rester en suspens. L'opération proposée n'empêcherait pas de manière significative la concurrence effective quelle que soit la définition du marché géographique retenue.

D. Maintenance, réparation et révision («MRR»)

- (37) Dans de précédentes décisions, la Commission a dressé une distinction entre quatre marchés distincts au sein du secteur MRR, à savoir la maintenance en ligne, la maintenance lourde, la maintenance des moteurs et la maintenance des composants.³⁰
- (38) Bien que l'étendue géographique du marché pour les services de MRR soit considérée comme au moins aussi vaste que l'EEE,³¹ la dimension géographique du marché pour les services de maintenance en ligne est considérée comme plus réduite (régionale). En outre,

29 Voir, par exemple, la décision de la Commission du 17 décembre 2008 dans l'affaire n° COMP/M.5141 – KLM/Martinair, JO C 51, 4.3.2009, p. 4-8, considérant 121 ou l'affaire n° COMP/M.4439 – RyanAir/Aer Lingus, considérant 299.

30 Voir l'affaire n° COMP/JV.19 – KLM/Alitalia, affaire n° COMP/M.3280 – Air France/KLM et la décision de la Commission du 14 avril 2004 dans l'affaire n° COMP/M.3374 – SR Technics/FLS Aerospace, JO C 180, du 13.7.2004, p. 9.

31 Voir l'affaire n° COMP/JV.19 KLM/Alitalia.

dans la plupart des ses décisions récentes, la Commission n'a pas tranché la définition géographique du marché en ce qui concerne les services de MRR.³²

- (39) Aux fins de la présente décision, il n'est pas nécessaire de délimiter l'étendue géographique du marché pour les services de MRR dès lors que l'opération proposée n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective quelle que soit la définition du marché de produit retenue.

E. Restauration à bord

- (40) Dans de précédentes affaires, la Commission a estimé que le marché de la restauration à bord comprenait tous les services de restauration à bord, y compris pour les vols court-courriers et moyen-courriers, les classes économiques et affaires, ainsi que d'autres services auxiliaires.³³ Plus récemment, la Commission a indiqué que ce marché avait évolué de manière significative les années précédentes et que de nouveaux types de services de restauration en vol étaient apparus.³⁴
- (41) Aux fins de la présente décision, il n'est pas nécessaire de préciser si le marché de la restauration à bord doit être segmenté pour faire la distinction entre les services de restauration traditionnels et les services des nouveaux types de fournisseurs ou s'il comprend les deux, puisque l'opération proposée n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective quelle que soit la définition du marché de produit retenue.
- (42) Le marché géographique de la restauration à bord est considéré comme limité à l'aéroport concerné ou à la région aéroportuaire (lorsque plusieurs aéroports sont situés à proximité l'un de l'autre).³⁵

F. Assistance en escale

- (43) Dans des décisions antérieures, la Commission a estimé que les services d'assistance en escale – qui vont de l'enregistrement des passagers et des bagages à la manutention, en passant par le guidage de l'avion au sol, le nettoyage de l'avion et son ravitaillement en combustible – pouvaient être divisés en des segments distincts, mais elle n'a pas tranché la question de savoir si chaque segment constituait un marché distinct en cause.³⁶ La Commission a également indiqué que le marché géographique en cause pour les services

32 Voir l'affaire n° COMP/M.3280 - Air France/KLM, l'affaire n° COMP/M.3374 – SR Technics/FLS Aerospace, la décision de la Commission du 16 février 2009 dans l'affaire n° COMP/M.5399 – Mubadala/Rolls Royce/JV, JO C 58, du 12.3.2009, p. 4, et l'affaire n° COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI.

33 Voir la décision de la Commission du 1^{er} juin 2001 dans l'affaire n° COMP/M.2190 – LGS/OFSI, JO C 238, du 24.8.2001, p. 4.

34 Voir la décision de la Commission du 19 juillet 2006 dans l'affaire n° COMP/M.4170 – Lufthansa Service Holding/Gate Gourmet Switzerland, JO C 11, du 17.1.2007, p. 2.

35 Voir l'affaire n° COMP/M.4170 – Lufthansa Service Holding/Gate Gourmet Switzerland.

36 Voir la décision de la Commission du 11 janvier 2001 dans l'affaire n° COMP/M.2254 — Aviapartner/Maersk/Novia, JO C 027, du 27.1.2001, p. 60, et la décision de la Commission dans l'affaire n° IV/M.1913 – Lufthansa/Menzies/LGS/JV, JO C 127, du 27.4.2001, p. 11.

d'assistance en escale se limitait normalement à l'aéroport où les services d'assistance en escale sont fournis.³⁷

- (44) Aux fins de la présente décision, il n'est pas nécessaire de donner une définition exacte du marché, dès lors que l'opération n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective quelle que soit la définition du marché géographique retenu.

VI. CADRE CONCEPTUEL POUR L'ÉVALUATION DE L'OPÉRATION PROPOSÉE

A. Introduction

- (45) Avant la notification de l'opération proposée, la Commission a reçu une notification d'une opération le 16 novembre 2008, selon laquelle LH envisageait d'acquérir le contrôle exclusif de SN Airholding SA/NV, la société holding de SN.³⁸ Après avoir ouvert la procédure dans cette affaire conformément à l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations le 26 janvier 2009, la Commission a autorisé l'acquisition de SN par LH sous certaines conditions le 22 juin 2009.
- (46) En outre, le 3 avril 2009, la Commission a aussi reçu une notification d'une opération par laquelle LH envisageait d'acquérir le contrôle exclusif de BMI.³⁹ La Commission a approuvé cette transaction le 14 mai 2009 sans conditions.
- (47) Les opérations de LH avec SN et BMI ont été conclues le 24 juin 2009 et le 1^{er} juillet 2009, respectivement, et ont ensuite été mises en œuvre. SN et BMI sont donc traitées comme des filiales de LH.
- (48) Avant d'évaluer les effets de l'opération sur les marchés en cause, il convient de définir le cadre conceptuel pour l'évaluation de l'opération. À cet égard, l'opération soulève deux questions d'ordre conceptuel.
- (49) La première concerne le traitement des partenaires de l'alliance de LH et OS aux fins de la définition des marchés concernés et de l'analyse concurrentielle de l'opération.
- (50) La deuxième question se rapporte à l'analyse contrefactuelle pertinente afin d'évaluer les effets de l'opération pour les liaisons sur lesquelles LH (y compris LX, 4U, SN et BMI) et OS coopèrent.

B. Traitement des partenaires de l'alliance

- (51) Tant LH qu'OS sont membres de Star Alliance. La partie notifiante prétend qu'il serait inapproprié de traiter ses partenaires de l'alliance comme s'ils étaient parties à l'opération. Premièrement, il n'existerait aucune base juridique pour un tel traitement, puisque le

37 Voir l'affaire n° COMP/M.1913 – Lufthansa/Menzies/LGS/JV.

38 Affaire n° COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding.

39 Affaire n° COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI.

règlement sur les concentrations ne prévoit pas d'évaluation des «retombées» entre sociétés qui restent indépendantes. Deuxièmement, les relations au sein de l'alliance en question ne changeraient pas les incitations, pour les parties à la concentration, à se livrer concurrence, puisque tant LH qu'OS étaient déjà membres de la même alliance avant l'opération et puisque les chevauchements de liaisons entre les partenaires de l'alliance de LH et OS ne sont pas couverts par leurs accords de coopération respectifs. En outre, les accords de LH ne s'étendraient pas automatiquement à OS et vice versa.

(1) *Définition des marchés affectés*

- (52) En ce qui concerne la définition des marchés affectés, les marchés horizontalement affectés consistent en les marchés de produits en cause sur lesquels les parties à l'opération proposée exercent des activités et, partant, sur lesquels l'opération produit des effets spécifiques.⁴⁰ Par conséquent, les marchés de produits sur lesquels les activités d'une partie et d'un tiers se chevauchent ne relèvent pas, en principe, du champ d'application de l'enquête, puisque l'opération n'est pas susceptible de produire des effets spécifiques à l'opération sur ces marchés. Néanmoins, une opération peut aussi avoir une incidence significative sur d'autres marchés, auquel cas les effets sur la concurrence sur ce marché doivent aussi être évalués.
- (53) Dans le secteur des compagnies aériennes, c'est particulièrement le cas lorsqu'une enquête factuelle indique que la concentration a pour conséquence directe ou parmi ses conséquences prévisibles que des liens étroits doivent se créer entre une partie à la concentration et un partenaire proche de l'autre partie à la concentration, comme c'était le cas entre KLM et Alitalia dans l'affaire Air France/KLM par exemple.⁴¹ Dans ces cas-là, les incitations à se livrer concurrence seraient en effet altérées en raison de la concentration.
- (54) En l'espèce, aux dires de la partie notifiante, les accords de coopération de LH avec SAS, LOT, United Airlines et Air Canada ne seront pas étendus à OS étant donné que ces accords ne prévoient pas une extension automatique à moins d'une renégociation. De même, les parties ont confirmé qu'aucun des accords existants entre OS et d'autres partenaires de Star Alliance⁴² ne seront automatiquement étendus à LH. Par conséquent, la concentration ne devrait avoir aucune retombée spécifique à cet égard.
- (55) Les partenaires de LH et d'OS ne doivent pas être pris en considération dans la définition des marchés affectés.

40 Voir le point III (a) de l'annexe I du règlement (CE) n° 802/2004 de la Commission du 7 avril 2004 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) 139/2004 du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises, JO L 133, du 30.4.2004, p. 1.

41 Affaire n° COMP/M.3280 – Air France/KLM, considérant 47.

42 Aucun de ces accords ne va plus loin qu'une alliance bilatérale et/ou qu'un accord de partage de codes. En particulier, aucun ne se rapproche même d'une entreprise commune de partage des recettes telle que celle qui existe entre LH et OS concernant les liaisons entre l'Allemagne et l'Autriche.

(2) *Analyse de la concurrence*

- (56) En ce qui concerne l'analyse de la concurrence sur les marchés affectés, la relation entre les compagnies aériennes et les effets consécutifs sur leur incitation à se livrer concurrence après la concentration doivent être évalués liaison par liaison. S'il est constaté qu'une partie à la concentration et un tiers ont une incitation moindre à se livrer concurrence du fait de l'opération, cet élément doit entrer en ligne de compte aux fins de l'évaluation.

C. Analyse contrefactuelle pertinente pour les liaisons sur lesquelles les parties coopèrent

- (57) LH et OS coopèrent déjà de différentes façons avant la concentration, et ce à différents degrés. En particulier, il est possible d'identifier les formes suivantes de coopération entre les parties: (i) une entreprise commune de partage des coûts et des recettes entre LH et OS sur toutes les liaisons entre l'Allemagne et l'Autriche; (ii) un accord de coopération bilatéral mondial entre LH et OS; (iii) un accord de partage de codes entre LX et OS sur les liaisons entre la Suisse et l'Autriche; et (iv) un accord de partage de codes entre BMI et OS sur la liaison Vienne-Londres.
- (58) La partie notificante affirme que cette coopération préalable à la concentration devrait constituer l'analyse contrefactuelle aux fins de l'évaluation de l'opération. La partie notificante prétend également qu'en raison des accords de coopération existants, les parties ne peuvent pas être considérées comme concurrentes, surtout en ce qui concerne les liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne, et que l'opération ne peut donc pas diminuer la concurrence entre LH et OS. La partie notificante indique également que la Commission a déjà estimé, dans ses décisions Lufthansa/Eurowings et Lufthansa/Swiss⁴³ que LH et OS n'étaient pas concurrentes au niveau mondial. Dans ces décisions, les chevauchements entre LH, OS et 4U et entre LH, OS et LX, respectivement, avaient déjà été analysés et évalués et, par conséquent, l'opération à l'examen ne peut pas être considérée comme entravant de manière significative la concurrence sur ces liaisons.
- (59) Conformément au paragraphe 9 des lignes directrices sur l'appréciation des concentrations horizontales au regard du règlement du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (ci-après «les lignes directrices sur les concentrations horizontales») «dans le cadre de son appréciation des effets anticoncurrentiels d'une concentration, la Commission compare les conditions de concurrence telles qu'elles résulteraient de l'opération notifiée avec celles que connaîtrait le marché si la concentration n'avait pas lieu. Dans la plupart des cas, le point de comparaison le plus approprié pour évaluer les effets d'une opération est la situation de la concurrence existant à la date de l'opération. Cependant, dans certaines circonstances, la Commission peut être amenée à tenir compte de l'évolution future du marché qui est raisonnablement prévisible.»⁴⁴

43 Voir l'affaire n° COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss et la décision de la Commission du 22 décembre 2005 dans l'affaire n° COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings, JO C 18, du 25.1.2006, p. 22.

44 Lignes directrices sur l'appréciation des concentrations horizontales au regard du règlement du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises, JO C 31, du 05.02.2004, p. 5 à 18.

(60) En l'espèce, il s'avère, sur la base des éléments de preuve rassemblés lors de l'enquête et à la lumière de la décision fondamentale du gouvernement autrichien de trouver un investisseur privé pour OS, que, à défaut d'acquisition par LH, OS aurait très probablement été acquise par Air France-KLM, auquel cas la coopération entre OS et LH aurait pris fin.

(61) Cela étant et sur la base des éléments de preuve dont la Commission dispose, les scénarios contrefactuels pertinents pour l'évaluation des effets de la concentration notifiée sur la concurrence sont:

(1) l'état de la coopération entre les parties avant la concentration; ou

(2) l'évolution future la plus probable si l'acquisition proposée d'OS par LH n'a pas lieu, à savoir l'acquisition d'OS par une autre compagnie aérienne, plus précisément par Air France-KLM. Dans ce scénario, OS mettrait un terme à sa coopération instaurée avant la concentration avec LH et quitterait Star Alliance pour devenir membre de Sky Team (l'alliance à laquelle Air France-KLM appartient).

(62) Le scénario contrefactuel de la coopération avant la concentration et le scénario contrefactuel de l'acquisition d'OS par Air France-KLM sont expliqués plus en détail aux considérants (63) à (105).

(1) *Scénario contrefactuel de la coopération avant la concentration*

(63) Comme indiqué au considérant (57), il est possible de distinguer les formes suivantes de coopération entre les parties: (a) une entreprise commune de partage des coûts et des recettes entre LH et OS sur toutes les liaisons entre l'Allemagne et l'Autriche; (b) un accord de coopération bilatéral mondial entre LH et OS; et (c) un accord de partage de codes entre BMI et OS sur la liaison Vienne-Londres. En outre, la Commission a analysé et évalué par le passé (d) les chevauchements entre LH, OS et 4U dans sa décision Lufthansa/Eurowings; et (e) les chevauchements entre LH, OS et LX dans sa décision Lufthansa/Swiss, ainsi que la coopération actuelle entre LX et OS en vertu d'un accord de partage de codes pour les liaisons entre la Suisse et l'Autriche.

a. *Entreprise commune de partage des coûts et des recettes entre les parties sur toutes les liaisons entre l'Allemagne et l'Autriche*

(i) *Description de la situation avant la concentration*

(64) L'entreprise commune de partage des coûts et des recettes offre aux parties un fonds commun pour les recettes et les coûts concernant toutes les liaisons entre l'Allemagne et l'Autriche et coordonne les prix des billets et d'autres questions, dont le marketing et la gestion de marque. En vertu de l'accord d'entreprise commune, les parties ont mis en place un système commun de liaison (qui précise quels services sont effectués par quelle partie), des structures communes concernant les prix des billets et des horaires de vol. Les prix des billets vendus en Allemagne sont fixés par LH, tandis que les prix des billets vendus en Autriche sont fixés par OS. Les parties ont aussi conclu des accords de partage de codes sur

toutes les liaisons entre l'Allemagne et l'Autriche. Sur certaines liaisons, elles exploitent leurs propres appareils et partagent des codes sur les vols de l'autre partie.⁴⁵ Sur d'autres, une des parties exploite ses propres appareils, tandis que l'autre partie n'est qu'un transporteur commercial sans activités propres.⁴⁶

- (65) Les parties ont au départ notifié l'accord d'entreprise commune à la Commission conformément à l'article 81, paragraphe 3, du Traité en 1999.⁴⁷ La Commission a estimé que cet accord entravait la concurrence réelle et potentielle entre LH et OS au sens de l'article 81, paragraphe 1, du Traité sur toutes les liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne,⁴⁸ mais qu'il contribuait aussi, sous certaines conditions, au développement économique au sens de l'article 81, paragraphe 3, du Traité. En 2002, la Commission a donc exempté l'accord d'entreprise commune conformément à l'article 81, paragraphe 3, du Traité jusqu'en décembre 2005, moyennant des engagements destinés à garantir que les consommateurs bénéficient des avantages résultant des économies escomptées, que l'accord n'entraîne pas de restrictions de la concurrence qui ne soient pas indispensables et que des concurrents soient présents sur le marché. Les solutions aux problèmes de concurrence consistaient pour l'essentiel en un engagement à mettre des créneaux horaires à disposition d'un nouvel entrant pour une liaison au choix entre l'Autriche et l'Allemagne jusqu'à un maximum de 40 % des créneaux horaires exploités par LH et OS sur la liaison en question.⁴⁹
- (66) Après expiration de la décision d'exemption en 2005, les parties ont continué à coopérer dans le cadre de l'accord d'entreprise commune. En vertu de nouvelles règles de procédure pour l'application de l'article 81 du Traité, notamment le règlement 1/2003,⁵⁰ les parties n'ont pas pu demander une nouvelle exemption. Elles ont toutefois procédé à une auto-évaluation de leur coopération en vertu de l'accord d'entreprise commune afin de se conformer à l'article 81 du Traité.⁵¹

45 C'est actuellement le cas de six liaisons: Vienne-Berlin, Vienne-Düsseldorf, Vienne-Francfort, Vienne-Hambourg, Vienne-Munich et Vienne-Stuttgart.

46 OS est actuellement transporteur exploitant sur dix liaisons: Graz-Düsseldorf; Innsbruck-Francfort, Linz-Düsseldorf, Salzburg-Düsseldorf, Salzburg-Francfort, Vienne-Cologne, Vienne-Dresde, Vienne-Hanovre, Vienne-Leipzig et Graz-Stuttgart. LH est transporteur exploitant sur six liaisons: de Graz vers Francfort et Munich; Innsbruck-Hambourg, Klagenfurt-Munich, Linz vers Francfort et Munich. OS a cessé ses activités sur la liaison Vienne-Nuremberg en mars 2009.

47 Voir l'affaire n° IV/37.730 – Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG/Deutsche LUFTHANSA AG, Exemption sous condition/décision d'obligation, publication sur l'internet d'une version non confidentielle, JO L 242, du 10.09.2002, p. 25-43; version finale de l'avis conformément à l'article 19, paragraphe 3, JO C 356, du 14.12.2001, p. 5-8; et version finale de l'avis conformément à l'article 19, paragraphe 3, JO C 193, du 11.07.2000, p. 7-8.

48 En 1999, il existait 33 liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne. Seule l'une d'entre elles, la liaison Vienne-Friedrichshafen, n'était exploitée ni par LH ni par OS, mais par Rheintalflug. Rheintalflug a été repris par OS en 2001.

49 En outre, ces engagements prévoient des mesures correctives en termes de contrôle des prix des billets ainsi qu'un gel des capacités concernant les liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne que de nouveaux entrants commenceraient à exploiter.

50 Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du Traité, JO L 1, du 04.01.2003, p.1.

51 Les parties ont fourni à la Commission une copie de l'auto-évaluation qui semble dater de 2006.

(ii) Effets de l'opération sur la situation avant la concentration

- (67) Comme indiqué plus haut, la partie notifiante fait valoir qu'en raison de leur coopération, LH et OS ne peuvent être considérées comme des concurrentes sur aucune des liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne et que, par conséquent, l'opération proposée ne peut en aucun cas réduire la concurrence entre elles.
- (68) Cependant, même lorsqu'une situation avant la concentration qui limite ou élimine effectivement toute concurrence entre les parties constitue l'analyse contrefactuelle pertinente, cela n'implique pas automatiquement que l'opération proposée ne peut pas restreindre de manière significative la concurrence effective. En effet, lorsqu'une coopération considérable avant la concentration est remplacée par un lien structurel permanent, la Commission analyse les effets spécifiques de la création de ce lien structurel permanent liaison par liaison (en particulier sur les liaisons de plateforme à plateforme) afin d'évaluer la mesure dans laquelle la concurrence est susceptible d'être affectée après la concentration.⁵²
- (69) La question de savoir si, en l'espèce, la création d'un lien structurel permanent entraverait de manière significative la concurrence effective en supprimant la concurrence réelle et potentielle sera donc analysée dans le cadre de l'analyse de la concurrence pour chaque liaison en cause à la section VII.

b. Accord bilatéral mondial entre LH et OS

(i) Description de la situation avant la concentration

- (70) L'accord bilatéral mondial entre LH et OS prévoit une planification conjointe du réseau, une politique conjointe de fixation des prix et un établissement conjoint du budget. Chaque partie est toutefois responsable du développement de ses propres liaisons et de son réseau, de la coopération bilatérale avec les autres transporteurs et des activités de vente et de commercialisation. LH affirme que LH et OS ne discutent pas des prix sur une base régulière et que le degré de coopération varie selon les destinations. Néanmoins, LH prétend que l'étendue de la coopération mondiale entre LH et OS est déjà telle qu'elles ne peuvent être considérées comme concurrentes aux fins de l'analyse contrefactuelle.
- (71) En 2002, l'accord bilatéral mondial entre LH et OS a été exempté par la Commission en vertu de l'article 81, paragraphe 3, du Traité jusqu'en décembre 2005, mais sans engagements de la part de LH ou d'OS. Dans sa décision d'exemption, la Commission a estimé qu'à l'exception des liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne, les réseaux de LH et d'OS étaient dans une large mesure complémentaires. Tandis qu'OS se concentrait sur les liaisons moyen-courriers en Europe, en particulier en Europe centrale et orientale, LH se concentrait davantage sur les services long-courriers. La Commission a estimé que la combinaison de ces réseaux complémentaires entraînait des effets de synergie importants et des connexions attrayantes pour les consommateurs, et que la mise en place d'un réseau

⁵² Voir aussi l'affaire n° COMP/M.5181 – Delta Air Lines /Northwest Airlines, considérants 32 et 33.

européen plus complet se traduirait par des économies pour LH et OS grâce à un accroissement du trafic sur tout le réseau, par une meilleure connexion du réseau, par une meilleure planification des fréquences, par un coefficient de remplissage plus élevé et par une meilleure organisation des systèmes de vente et des services d'assistance en escale.

(ii) Effets de l'opération sur la situation avant la concentration

- (72) Comme l'analyse de la concurrence le montrera à la section VII, la question de savoir si l'étendue de la coopération mondiale entre LH et OS est telle qu'elles ne peuvent pas être considérées comme concurrentes aux fins de l'analyse contrefactuelle peut rester en suspens, dès lors que l'opération proposée n'entraverait pas la concurrence effective sur les liaisons en dehors de l'Allemagne et de l'Autriche concernées par cette coopération mondiale, quel que soit le scénario contrefactuel retenu.

c. Partage de codes entre BMI et OS sur la liaison Vienne-Londres

(i) Description de la situation avant la concentration

- (73) OS a conclu des accords de partage de codes standard sans barrière avec BMI concernant la liaison Vienne-Londres.
- (74) La partie notifiante affirme qu'en vertu de cet accord de partage de codes, le transporteur commercial n'a pas de nombre de sièges réservé sur l'avion en question, mais dispose d'un accès électronique en temps réel au nombre de sièges disponibles de l'opérateur exploitant. Cela signifie qu'avant de confirmer une réservation sur le vol en question, le transporteur commercial doit s'assurer qu'il reste un siège disponible dans la catégorie appropriée. Le transporteur exploitant conserve le contrôle du nombre de sièges afin de garantir que le transporteur commercial ne remplit pas l'appareil de trafic à faible rendement (c'est-à-dire de billets bon marché soumis à restriction en classe économique pour les passagers O&D) si ces réservations réduisent le nombre de passagers à rendement plus élevé que le transporteur exploitant pourrait sinon attirer (à savoir les passagers O&D ou en correspondance en classe affaires). À cette fin, il établit une «cartographie» des catégories de tarification respectives des transporteurs et donne à l'opérateur commercial un accès aux sièges dans la catégorie de tarification correspondante sur la base du principe «premier arrivé, premier servi». Ainsi, le transporteur commercial reçoit le même traitement en termes d'accès aux sièges sur le vol, sans toutefois saper le système de gestion du rendement du transporteur exploitant.
- (75) LH prétend qu'en raison du contrôle d'OS sur le nombre de sièges disponibles de BMI, la concurrence entre les parties sur cette liaison est limitée et que, par conséquent, l'opération proposée n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective sur cette liaison.

(ii) Effets de l'opération sur la situation avant la concentration

- (76) Comme l'analyse de la concurrence le montrera à la section VII, la question de savoir si OS et BMI peuvent être concurrentes en vertu de l'accord de partage de codes peut rester en

suspens, dès lors que l'opération proposée n'entraverait pas la concurrence effective sur cette liaison, quel que soit le scénario contrefactuel retenu.

d. Chevauchement des liaisons entre OS et Eurowings, pour lesquelles la Commission a estimé dans la décision sur la concentration Lufthansa/Eurowings que LH et OS n'étaient pas concurrentes

(i) Description de la situation avant la concentration

(77) Eurowings n'était pas encore une filiale de LH au moment de la décision d'exemption et n'était donc pas couverte par l'exemption. En outre, Eurowings n'est partie à aucun des accords de coopération existants entre OS et LH et Eurowings (ou sa filiale 4U) n'a aucun accord de coopération avec OS. Dans sa décision Lufthansa/Eurowings, la Commission a estimé que LH et OS n'étaient pas concurrentes au niveau mondial. Par conséquent, la Commission a évalué les effets d'un regroupement entre Eurowings et LH, à la suite de quoi elle a estimé qu'OS n'était pas concurrente de LH et a autorisé l'acquisition d'Eurowings par LH moyennant uniquement des engagements d'octroi de créneaux horaires sur les liaisons Vienne-Cologne et Vienne-Stuttgart, notamment, pour lesquelles elle a estimé que l'opération éliminerait Eurowings en tant que seule concurrente de LH.

(78) En ce qui concerne les chevauchements entre OS et Eurowings, la partie notifiante prétend que ces chevauchements ont déjà été analysés et évalués dans la décision sur la concentration précitée et que, par conséquent, ils ne peuvent être considérés en tant que marchés affectés ou, en tout état de cause, que la transaction ne peut pas être considérée comme susceptible d'entraver de manière significative la concurrence effective sur ces liaisons.

(ii) Effets de l'opération sur la situation avant la concentration

(79) Il convient de noter qu'OS ne faisait pas officiellement partie de la concentration entre LH et Eurowings qui faisait l'objet de la décision précédente et que la décision précédente ne portait pas non plus sur la création d'un lien structurel permanent entre OS, d'une part, et LH ou Eurowings, d'autre part. Les chevauchements entre Eurowings et OS ont fait l'objet de l'analyse de la concurrence de cette précédente décision plutôt en raison de l'importante coopération contractuelle qui existait déjà entre LH et OS à l'époque. Par conséquent, dans la mesure où l'opération élimine effectivement toute concurrence réelle ou potentielle entre Eurowings et OS, il n'y a aucune raison de ne pas évaluer ces chevauchements dans le cas d'espèce.

(80) À cet égard, il importe de noter que les activités d'Eurowings ne font en aucun cas partie de l'entreprise commune entre LH et OS concernant les liaisons entre l'Allemagne et l'Autriche. La mesure dans laquelle l'opération proposée élimine la concurrence réelle entre OS et 4U sera donc examinée dans l'analyse de la concurrence de la section VII.

e. Chevauchement des liaisons entre OS et LX pour lesquelles la Commission a estimé dans sa décision sur la concentration Lufthansa/Swiss que LH et OS n'étaient pas

concurrentes et pour lesquelles LX et OS coopèrent actuellement dans le cadre d'un accord de partage de codes sur les liaisons entre la Suisse et l'Autriche

(i) Description de la situation avant la concentration

- (81) De même, LX n'appartenait pas à LH au moment de la décision d'exemption de 2002 et cette coopération n'a donc pas été couverte par l'exemption de l'accord bilatéral mondial entre LH et OS. Néanmoins, le chevauchement entre LX et OS a aussi déjà fait l'objet de la décision Lufthansa/Swiss dans laquelle la Commission a estimé que LH et OS ne pouvaient pas être considérées comme concurrentes au niveau mondial.⁵³ Par conséquent, la Commission a procédé à une évaluation des effets d'un regroupement entre LX et LH, dans le cadre de laquelle OS n'était pas considérée comme concurrente de LH, et elle a autorisé l'acquisition de LX par LH moyennant uniquement des engagements d'octroi de créneaux horaires sur plusieurs liaisons telles que la liaison Zurich-Vienne.
- (82) En ce qui concerne ces chevauchements, la partie notifiante prétend qu'ils ont déjà été analysés et évalués dans la décision sur la concentration citée au considérant précédent et que, dès lors, ces chevauchements ne peuvent pas être considérés en tant que marchés affectés ou, en tout état de cause, que l'opération ne peut être considérée comme susceptible d'entraver de manière significative la concurrence effective sur ces liaisons. En outre, s'agissant de l'accord de partage de codes entre LX et OS en général, LH prétend qu'en raison du contrôle d'OS sur le nombre de sièges disponibles de LX sur les liaisons Vienne-Zurich, Vienne-Genève et Vienne-Bâle, et du contrôle de LX sur le nombre de sièges disponibles d'OS sur la liaison Vienne-Zurich, la concurrence entre les parties est limitée et, partant, l'opération ne soulève aucun problème de concurrence sur ces liaisons.

(ii) Effets de l'opération sur la situation avant la concentration

- (83) Il convient de noter qu'après la décision Lufthansa/Swiss de la Commission, LX et OS ont conclu un accord standard de partage de codes sans barrières concernant toutes les liaisons entre l'Autriche et la Suisse. Cet accord représente un changement significatif pour ces liaisons, lequel n'a pas été évalué dans cette décision de la Commission. En particulier, cet accord de partage de codes a permis à LX d'obtenir une présence commerciale sur plusieurs de ces marchés, ce qui facilitait ainsi son entrée sur ces liaisons.⁵⁴
- (84) Comme l'analyse de la concurrence le montrera à la section VII, l'établissement de l'analyse contrefactuelle précise peut, en dernière analyse, rester en suspens, dès lors que la concentration proposée n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective sur aucune des liaisons entre l'Autriche et la Suisse.

53 Voir l'affaire n° COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss.

54 L'évaluation des liaisons Vienne-Bâle et Vienne-Genève dans la décision Lufthansa/Swiss reposait sur le fait que LX ne fournissait pas de services directs sur la liaison Vienne-Genève et qu'elle s'était retirée de la liaison Vienne-Bâle avant la décision (voir les considérants 90 et suivants de cette décision).

(2) *Acquisition d'OS par une autre compagnie aérienne, plus précisément par Air France-KLM en tant qu'analyse contrefactuelle pertinente aux fins de l'évaluation de l'opération proposée*

- (85) Comme indiqué au considérant (61), il semble probable que, si elle n'était pas acquise par LH, OS serait acquise par une autre compagnie aérienne, à savoir Air France-KLM. Par conséquent, le scénario contrefactuel alternatif le plus probable à la situation avant la concentration aux fins de l'évaluation de l'opération serait une situation prévisible dans laquelle OS serait acquise par une autre compagnie aérienne, plus précisément par Air France-KLM. En conséquence de cette opération, OS mettrait un terme à ses accords existants avec LH et quitterait Star Alliance pour devenir membre d'une autre alliance, à savoir SkyTeam Alliance, dont Air France-KLM est membre. Comme expliqué plus en détail à la section VII, OS exploiterait ainsi plusieurs liaisons en concurrence avec LH, plutôt que de les exploiter en coopération avec LH, comme elle le fait actuellement (ci-après «le scénario contrefactuel Air France-KLM»).
- (86) À la lumière de la décision politique fondamentale de privatiser OS, le processus d'appel d'offres pour la privatisation d'OS se serait très probablement prolongé et les négociations avec d'autres parties intéressées se seraient poursuivies si LH n'avait pas soumis d'offres dans les délais initialement prévus pour le processus de privatisation. Les éléments de preuve dont la Commission dispose⁵⁵ suggèrent que l'issue alternative la plus probable à une acquisition d'OS par LH aurait été l'acquisition d'OS par une autre compagnie aérienne, plus précisément Air France-KLM. En conséquence de ce scénario prévisible, OS mettrait un terme à ses accords existants avec LH et quitterait Star Alliance pour rejoindre SkyTeam Alliance, dont Air France-KLM est membre.
- (87) Sur la base des informations dont la Commission dispose, il s'avère qu'OS n'aurait pas été financièrement viable à long terme sans une importante recapitalisation, des ventes d'actifs et une restructuration, mais cette restructuration et cette réduction d'activité majeures comporteraient très probablement des risques sérieux et d'importantes conséquences négatives. Par conséquent, la privatisation d'OS était considérée comme l'option favorite.⁵⁶ C'est pour cette raison que, le 12 août 2008, le gouvernement autrichien a délivré un mandat de privatisation («Privatisierungsauftrag») autorisant ÖIAG à se défaire de toutes ses parts dans Austrian Airlines.
- (88) ÖIAG a publié des avis dans la presse autrichienne et internationale le 13 août 2008, dans lesquels elle invitait les investisseurs potentiels à exprimer leur intérêt dans l'acquisition des parts d'ÖIAG dans OS pour le 24 août 2008. Le 28 août 2008, les investisseurs potentiels ont été informés qu'un concept d'acquisition comprenant des informations sur le soumissionnaire, un concept stratégique sur l'avenir d'OS, une proposition de structure de l'opération, des informations sur le financement proposé et d'autres informations supplémentaires devait être soumis pour le 12 septembre 2008. Seuls trois concepts d'acquisition ont été reçus (à savoir Air France-KLM, LH et Siberian Airways). Le 16 septembre 2008, les trois soumissionnaires restants ont été invités à soumettre leurs

55 Voir en particulier les documents cités aux notes de bas de page 56 et 63.

56 Voir [différents documents internes d'OS]*.

offres finales sans le prix d'achat pour le 21 octobre 2008 et leurs offres finales y compris le prix d'achat pour le 24 octobre 2008.

- (89) Le 21 octobre 2008, LH était le seul soumissionnaire à transmettre une offre comprenant un contrat et un concept stratégique, sans prix. Le 24 octobre 2008, LH a soumis une offre contraignante contenant un prix d'achat négatif pour OS. Alors que Siberian Airways a soumis une offre explicitement non contraignante le 24 octobre 2008⁵⁷, elle ne semble avoir jamais été un candidat sérieux pour l'acquisition d'OS, en particulier du fait que, pour l'instant, elle est (mis à part quelques connexions internationales directes) concentrée sur les vols vers des destinations russes et des destinations dans la Communauté des États indépendants, avec un important réseau de liaisons intérieures en Russie et ses principales bases et plateformes situées en Russie. Air France-KLM n'a soumis aucune offre, contraignante ou pas. D'après Air France-KLM, les deux raisons principales pour lesquelles elle a décidé de ne pas soumettre d'offre pour le 21 octobre 2008 étaient que (i) elle était parvenue à la conclusion qu'aucune offre financière viable ne pouvait réunir les conditions imposées par ÖIAG dans le processus de privatisation et que (ii) Air France-KLM ne disposait pas de toutes les informations nécessaires qui lui auraient permis de procéder à une évaluation approfondie et définitive de la situation financière d'OS.⁵⁸
- (90) Après l'offre de LH, les autorités autrichiennes ont prolongé l'ordre de privatisation d'ÖIAG jusqu'au 31 décembre 2008 et a autorisé ÖIAG à accorder des mesures de soutien à OS jusqu'à hauteur de 500 millions d'euros.⁵⁹
- (91) Bien qu'Air France-KLM n'ait pas officiellement soumis d'offre dans le contexte de la privatisation d'OS, l'enquête de la Commission a montré qu'Air France-KLM aurait été l'acheteur alternatif le plus probable. À cet égard, il convient de noter que, lorsqu'Air France-KLM a pris connaissance des mesures de soutien citées au considérant précédent, elle a à nouveau fait part de son intérêt dans la poursuite des négociations en vue d'une éventuelle acquisition d'OS en informant ÖIAG qu'elle était disposée à envisager de soumettre une offre finale à OS (*«Nous prenons contact avec vous ce jour afin de vous confirmer qu'Air France-KLM reste désireuse d'investir dans Austrian et afin de vous faire part de notre volonté de continuer à participer au processus de privatisation en cours, dès lors que les conditions semblent être matériellement différentes de celles envisagées au départ en termes d'acceptabilité du prix des actions, du montant de la dette et du délai pour soumettre une offre pleinement contraignante»* [traduction libre]).⁶⁰
- (92) Des documents internes de LH apparemment basés sur le plan d'exploitation d'OS indiquent également que LH a sérieusement envisagé un scénario dans lequel OS aurait été acquise par Air France-KLM.⁶¹ L'on peut supposer que ce scénario alternatif serait moins profitable pour Air France-KLM que pour LH, dès lors qu'OS perdrait des recettes de l'entreprise

57 Voir l'article intitulé «Zwei Angebote zu AUA: Lufthansa prozesskonform, S7 in Prüfung» à l'adresse www.kleinezeitung.at/nachrichten/wirtschaft/aua/1605399/index.do.

58 Voir la réponse à la demande d'informations adressée à Air France-KLM du 18 juin 2008, point 1.

59 Lettre du Bundesministerium für Finanzen du 29 octobre 2008 comprenant la demande en question au gouvernement autrichien.

60 Voir la réponse à la demande d'informations adressée à Air France-KLM du 18 juin 2008, point 2.

61 Document de LH intitulé [...]*.

commune avec LH et devrait payer des redevances de sortie de l'alliance. Néanmoins, la situation financière actuelle d'OS semble être telle qu'il serait probablement très difficile, voire impossible, pour OS de rester indépendante à long terme et de continuer à fonctionner de manière autonome sans soutien extérieur.

- (93) En effet, sur la base des états financiers d'OS datés d'octobre 2008, LH suppose que, sans soutien extérieur, OS serait insolvable au premier semestre 2009.⁶² Si OS devait rester indépendante, il est probable que l'Autriche, son plus important actionnaire et le seul à la contrôler, devrait recapitaliser et restructurer la compagnie.
- (94) OS a également évalué différentes options et une acquisition par Air France-KLM semblait constituer la solution de remplacement la plus crédible à une acquisition par LH⁶³ et, en particulier, cette option aurait été préférable à un scénario dans lequel OS resterait indépendante, moyennant une restructuration et une réduction d'activité considérables. Plus précisément, les documents internes d'OS se réfèrent à l'option de privatisation et de vente d'OS comme étant le «Plan A», tandis que l'option où OS resterait indépendante et procéderait à une restructuration et à une réduction de son activité, est citée en tant que «Plan B».⁶⁴ Cette situation s'illustre aussi par le fait qu'OS estime qu'une exploitation d'OS à titre autonome nécessiterait un financement supplémentaire de 1,2 milliard d'euros jusqu'en 2011.⁶⁵ Ce montant dépasse de loin celui des mesures qu'ÖIAG devait octroyer pour soutenir la privatisation d'OS dans le cadre d'une vente à LH.
- (95) En outre, des documents internes des différentes parties impliquées dans le processus de privatisation montrent une volonté politique nette de privatiser OS.
- (96) Enfin, si LH n'avait pas soumis d'offre, le processus d'appel d'offres en vue de la privatisation d'OS se serait prolongé et les négociations avec d'autres parties intéressées se seraient poursuivies. Air France-KLM était aussi l'acheteur alternatif le plus probable dans le processus d'appel d'offres organisé à l'automne 2008 en vue de la privatisation d'OS.
- (97) À cet égard, il convient de rappeler qu'Air France-KLM s'est abstenue de soumettre une offre finale pour le 21 octobre 2008 en raison de la situation financière d'OS. Lorsqu'il a été clair que les autorités autrichiennes allaient souscrire un accroissement de capital de l'ordre de 500 millions d'euros pour OS, Air France-KLM a toutefois fait à nouveau part de son intérêt à acquérir OS compte tenu de ces nouvelles circonstances. ÖIAG a toutefois déclaré qu'elle était tenue de suivre le processus de vente établi et a refusé de rouvrir les négociations avec Air France-KLM pour poursuivre la vente d'OS à LH.⁶⁶

62 Document de LH intitulé [...]*

63 Voir [différents documents internes d'OS]*. Il ressort aussi clairement de ces documents qu'une acquisition d'OS par Air France-KLM impliquerait nécessairement qu'OS doive quitter Star Alliance et devenir membre de SkyTeam.

64 Voir en particulier les documents cités aux notes de bas de page 56 et 63.

65 Document interne d'OS [...]*

66 Voir les lettres d'Air France/KLM à Merrill Lynch du 21 octobre 2008 et du 5 novembre 2008; voir des articles de presse sur la question, tels que les articles intitulés «Air France-KLM buhlt um AUA und Alitalia: Wird fristgerecht ihr Angebot einreichen» du 9 septembre 2008 et «Air France-KLM will wieder ins AUA Rennen:

- (98) Sur la base des éléments de preuve dont la Commission dispose, il s'avère dès lors que, si LH n'avait pas soumis d'offre, le processus d'appel d'offres en vue de la privatisation d'OS aurait été prolongé et les négociations avec d'autres parties intéressées se seraient poursuivies, et l'acquisition d'OS par Air France-KLM aurait sans doute été l'issue la plus probable.
- (99) Sur la base des éléments de preuve dont la Commission dispose, la conclusion ne serait pas différente aujourd'hui de celle tirée au moment où le processus d'appel d'offres s'est déroulé. En effet, même si l'environnement économique depuis la fin du processus d'appel d'offres peut avoir eu un effet négatif sur l'industrie aérienne dans son ensemble, y compris pour Air France-KLM et OS, il est estimé que les principales raisons qui motivaient Air France-KLM à acquérir OS lors du processus d'appel d'offres sont toujours valables aujourd'hui.⁶⁷ En outre, des circonstances économiques adverses renforcent en réalité la conclusion tirée au considérant (94), selon laquelle OS n'aurait pas été financièrement viable à long terme sans une importante recapitalisation, des ventes d'actifs et une restructuration, que cette restructuration et cette réduction d'activité majeures auraient probablement entraîné des risques sérieux et d'importantes conséquences négatives et que la privatisation d'OS aurait donc constitué l'option favorite à moyen et long terme.
- (100) Le fait que le scénario contrefactuel Air France-KLM constitue l'issue la plus probable si l'acquisition proposée d'OS par LH devait échouer est par ailleurs étayé par des documents internes des parties, lesquels montrent que les deux parties ont sérieusement envisagé une acquisition alternative d'OS par Air France-KLM. En réponse à plusieurs demandes d'informations, LH n'a soumis aucun document interne dans lesquels des acheteurs autres qu'Air France-KLM étaient envisagés. Dans les documents d'OS, il est question d'autres acheteurs, mais LH et Air France-KLM sont considérées comme les deux options favorites.
- (101) Par conséquent, l'acquisition par Air France-KLM est le scénario contrefactuel alternatif le plus probable à la situation avant la concentration aux fins de l'évaluation de l'opération.
- (102) En prenant ce scénario contrefactuel comme base pour l'analyse de la concurrence, l'opération soulève de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun dès lors qu'elle entraverait de manière significative la concurrence effective. En effet, l'opération éliminerait la concurrence réelle ou du moins potentielle entre les parties sur plusieurs liaisons, comme expliqué plus en détail dans l'analyse de la concurrence à la section VII, dans la situation prévisible où OS serait acquise par Air France-KLM et où, en conséquence, OS mettrait un terme à ses accords de coopération existants avec LH et quitterait Star Alliance pour devenir membre de SkyTeam. En particulier, l'acquisition prévisible d'OS par Air France-KLM et la cessation consécutive des accords de coopération

Die ÖIAG lehnt einen erneuten Einstieg ab» à l'adresse www.news.at, les articles intitulés «Airline-Übernahme, Air France zieht bei AUA zurück» du 22 octobre 2008 et «Übernahmepoker um Austrian Airlines, Air France fühlt sich benachteiligt» du 21 novembre 2008 à l'adresse www.handelsblatt.com/unternehmen, et les articles intitulés «AUA: Air France/KLM hat die Nase vorn» du 7 octobre 2008 et «AUA-Verkauf: Air France will wieder mitbieten» du 7 novembre 2008 à l'adresse www.diepresse.com.

67 En particulier, il ressort d'une analyse du réseau d'Air France/KLM et de la localisation de ses plateformes à Paris (CDG) et Amsterdam (AMS) qu'en acquérant OS, Air France/KLM aurait considérablement étendu sa position sur le marché vers des destinations en Europe centrale et orientale («ECO»). [...]*.

entre LH et OS auraient pour conséquence qu'OS et LH deviendraient des concurrents réels ou potentiels sur les liaisons concernées.

- (103) À cet égard, des documents internes de LH indiquent que LH a examiné les risques éventuels de la cessation, par OS, de ses accords de coopération existants et de son adhésion à SkyTeam et elle en a conclu que, dans ce scénario prévisible, LH devrait ajouter de nouvelles fréquences et de nouvelles liaisons à son réseau actuel⁶⁸ [...]*. Dans ces documents internes, LH a indiqué en particulier qu'elle devrait ajouter [...]* fréquences hebdomadaires aux liaisons Vienne-Munich et Vienne-Francfort. La présente décision analysera par conséquent la mesure dans laquelle la concurrence réelle ou potentielle entre LX et OS sur ces liaisons serait éliminée après la concentration, en comparaison avec l'acquisition alternative d'OS par Air-France-KLM.
- (104) En revanche, en ce qui concerne toutes les liaisons pour lesquelles l'opération n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective, l'établissement du scénario contrefactuel peut rester en suspens.

(3) *Conclusion*

- (105) Les marchés affectés en cause pour le transport aérien de passagers seront analysés tant dans le cadre du scénario contrefactuel de la situation avant la concentration que dans le cadre de la situation prévisible où OS serait acquise par Air France-KLM, mettrait un terme à ses accords existants avec LH, quitterait Star Alliance et deviendrait membre de SkyTeam, si cette analyse est pertinente afin de déterminer si l'opération entraverait de manière significative la concurrence effective. Enfin, la question de savoir lequel de ces deux scénarios contrefactuels constitue le scénario contrefactuel de référence aux fins de l'analyse de l'opération peut rester ouverte, comme expliqué plus en détail dans l'analyse de la concurrence à la section VII.
- (106) Dans le cadre de l'analyse réalisée dans la présente décision, la Commission ne prend pas position sur la compatibilité des accords de coopération existants avec l'article 81 du Traité. La Commission ne peut pas être tenue d'accepter comme scénario contrefactuel une coopération entre les parties avant la concentration qui est contraire à l'article 81 du Traité.⁶⁹ Dès lors que les doutes quant à la concurrence soulevés en l'espèce seront éliminés par les engagements proposés par les parties, il n'est pas nécessaire, aux fins de la présente décision, de discuter plus avant de la compatibilité de la coopération entre les parties avant la concentration avec l'article 81 du Traité.

⁶⁸ Document interne de LH [...]*

⁶⁹ Dans le cadre du contrôle des concentrations, si l'illégalité d'un accord entre les parties préalable à la concentration ne peut être prise en considération, les parties peuvent faire valoir qu'il n'y aurait qu'une faible réduction, voire aucune réduction, de la concurrence en conséquence de la concentration. Dans ces circonstances, une décision sur la concentration intégrerait et perpétuerait effectivement pour toujours l'illégalité préalable à la concentration, dès lors que les concentrations approuvées en vertu du règlement sur les concentrations ne sont plus contestables en vertu de l'article 81 du Traité, voir le considérant 42 et la note de bas de page 30 de la décision de la Commission dans l'affaire n° COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI, ainsi que le considérant 263 et la note de bas de page 265 de la décision de la Commission dans l'affaire n° COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding.

VII. ANALYSE DE LA CONCURRENCE

A. Services de transport aérien régulier de passagers

(107) L'opération entraîne plusieurs chevauchements horizontaux qui peuvent être regroupés dans les catégories suivantes:

- (i) 23 liaisons court-courriers entre l'Autriche et l'Allemagne, qui sont desservies dans le cadre de l'entreprise commune de partage des coûts et des recettes;
- (ii) trois liaisons court-courriers entre l'Autriche et la Suisse;
- (iii) une liaison court-courrier entre l'Autriche et le Royaume de Belgique;
- (iv) une liaison court-courrier entre l'Autriche et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord;
- (v) «chevauchements directs-indirects» (c'est-à-dire les liaisons pour lesquelles une partie propose une connexion directe tandis que l'autre propose une connexion indirecte);
- (vi) «chevauchements indirects-indirects» (c'est-à-dire les liaisons pour lesquelles les deux parties ne proposent que des services indirects).

(1) *Liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne*

a. *La liaison Vienne-Stuttgart*

(108) Quelque [300 000 – 350 000]* passagers voyagent chaque année sur la liaison Vienne-Stuttgart (ci-après «VIE-STR»), parmi lesquels près de [250 000 - 300 000]* passagers voyagent de point à point (passagers «O&D»), tandis que les autres sont des passagers en transit. Selon des études réalisées par les parties, jusqu'à [50-60]* % des passagers sur la liaison VIE-STR voyagent pour affaires.

(109) VIE-STR est desservie tant par OS (via Tyrolean) que par LH (via Contact Air et City Line). En outre, 4U, qui est contrôlée par LH, dessert VIE-STR. LH dessert trois fréquences quotidiennes en semaine sur VIE-STR (22 fréquences hebdomadaires), pour lesquelles OS partage les codes. OS (via Tyrolean) dessert trois fréquences quotidiennes (18 fréquences quotidiennes), pour lesquelles LH partage les codes. 4U dessert deux des trois fréquences quotidiennes (16 fréquences hebdomadaires). Actuellement, aucune autre compagnie aérienne ne dessert cette liaison. Air Berlin a cessé de desservir VIE-STR en mai 2008. La partie notifiante prétend qu'en ce qui concerne la concurrence intermodale, les services ferroviaires n'exercent pas de pression significative sur le transport aérien sur cette liaison.

(110) Pour ce qui est de la substituabilité des aéroports, les parties affirment que l'aéroport VIE et l'aéroport BTS doivent être considérés substituables. L'aéroport BTS est situé à 87 km du centre-ville de Vienne, ce qui correspond à 60 minutes de route en voiture et 75-95 minutes

en bus. L'affirmation des parties selon laquelle l'aéroport BTS serait substituable avec l'aéroport VIE n'a pas été confirmée par l'enquête de marché en l'espèce. Néanmoins, étant donné qu'aucune compagnie aérienne ne dessert actuellement l'aéroport de Stuttgart (ci-après «l'aéroport STR») depuis l'aéroport BTS, il n'est pas nécessaire de déterminer si l'aéroport BTS est substituable avec l'aéroport VIE en ce qui concerne la desserte de l'aéroport STR.

- (111) Le tableau ci-dessous présente la structure de marché de VIE-STR durant la saison été IATA 2008 et la saison hiver 2008/2009.

Compagnie aérienne	Chiffres été 08 sur VIE-STR		Chiffres hiver 08/09 sur VIE-STR	
	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers
LH	[10-20]* %	[10-20]* %	[10-20]* %	[10-20]* %
OS	[10-20]* %	[10-20]* %	[5-10]* %	[10-20]* %
4U	[60-70]* %	[60-70]* %	[70-80]* %	[70-80]* %
Parts de marché cumulées	100 %	100 %	100 %	100 %

Source: données MIDT fournies par la partie notifiante. Sauf indication contraire, toutes les parts de marché mentionnées ci-après sont des données MIDT (ou des estimations fondées sur des données MIDT) fournies par la partie notifiante.⁷⁰

- (112) VIE-STR a fait l'objet d'engagements en vertu de la décision d'exemption de la Commission de 2002 concernant l'accord d'entreprise commune, comme indiqué aux considérants (65) et suivants. En outre, dans sa décision Lufthansa/Eurowings, la Commission a approuvé l'acquisition, par LH, de 4U moyennant des engagements concernant VIE-STR. Ces engagements comprenaient des octrois de créneaux horaires à l'aéroport VIE et à l'aéroport STR dans les 30 minutes à compter de la demande initiale d'un nouvel entrant, ainsi que d'autres solutions accessoires.
- (113) Les parties prétendent qu'en raison de leur coopération en vertu de l'accord d'entreprise commune, LH et OS ne sont pas actuellement concurrentes sur cette liaison. Elles affirment également que les chevauchements entre OS et 4U ne devraient pas être couverts par l'analyse de la Commission étant donné qu'ils ont déjà été analysés dans l'affaire Lufthansa/Eurowings.
- (114) Dans l'affaire Lufthansa/Eurowings, la Commission a estimé que LH et OS n'étaient pas concurrentes sur VIE-STR en raison de leur accord d'entreprise commune. Par conséquent, la Commission a analysé les effets d'un regroupement entre Eurowings et LH, après quoi elle a estimé qu'OS n'était pas concurrente de LH. La Commission est donc parvenue à la

⁷⁰ LH a estimé les parts de marché pour certains transporteurs aériens dont les réservations ne sont pas reflétées dans les données MIDT (tels que 4U, Niki, SkyEurope etc.) sur la base de données publiées par l'Office allemand des statistiques ou d'autres informations disponibles au public concernant les horaires, les fréquences et les appareils utilisés, voir les paragraphes 336 à 347 du formulaire CO. Les parties n'ont pas fourni de façon cohérente des estimations pour toutes les compagnies aériennes qui ne sont couvertes que partiellement par les données MIDT.

conclusion que la transaction éliminerait 4U en tant que seul concurrent de LH sur VIE-STR.

- (115) Il convient de noter que, malgré son acquisition par LH, 4U n'est pas partie à l'accord d'entreprise commune de LH avec OS. Dans ses phases I et II, l'enquête de marché a indiqué qu'OS et 4U étaient, dans une certaine mesure, concurrentes concernant les prix, du fait que, tandis que LH et OS opèrent dans le cadre d'une entreprise commune qui partage de manière égale les profits dégagés, LH est la seule à recevoir les profits résultant de l'activité de 4U. Par conséquent, il en résulte que les incitations d'OS, d'une part, et les incitations du groupe LH, d'autre part, ne sont actuellement pas alignées sur cette liaison et que cette différence au niveau des incitations sera supprimée par l'opération.
- (116) Une grande majorité des répondants à l'enquête de marché de la Commission considèrent qu'il existe en réalité une concurrence résiduelle entre OS et 4U. En particulier, les passagers non sensibles au facteur temps reconnaissent que les deux transporteurs offrent des prix et des horaires attrayants, tandis que les passagers sensibles au facteur temps ont répondu que ces transporteurs se livraient concurrence dans une mesure plus limitée. Ainsi, l'opération éliminera OS en tant que concurrent réel de 4U. Dès lors qu'après la transaction, 4U et OS appartiendront toutes deux à LH, l'opération entraînera un monopole sur VIE-STR.
- (117) L'opération soulève aussi des problèmes de concurrence dans le cadre du scénario contrefactuel alternatif, dans lequel OS est acquise par Air France-KLM. Étant donné qu'OS et 4U sont actuellement concurrentes, dans une certaine mesure, sur cette liaison, l'on peut s'attendre à ce que cette concurrence réelle devienne plus intensive si OS met un terme à son accord d'entreprise commune avec LH concernant VIE-STR, puisque LH ne serait plus en mesure d'influencer la stratégie de fixation des prix d'OS pour cette liaison. Ce point de vue est par ailleurs étayé par des documents internes d'OS qui indiquent qu'OS continuerait de desservir cette liaison, même en cas de réduction de ses activités dans un scénario où elle resterait autonome.⁷¹ Dans ce scénario, OS serait concurrente non seulement de 4U, mais aussi de LH.
- (118) En termes de barrières à l'entrée, l'aéroport VIE est un aéroport coordonné de niveau 3 avec une pénurie de créneaux horaires aux heures de pointe. Les heures de pointe indiquées sont 8 h 30-11 h et 16 h-20 h 45. Durant la saison hiver IATA 2008/2009, la capacité des pistes a aussi été épuisée pendant les matinées (dès 7 h 35 et jusqu'à 11 h 50), les pistes étant utilisées presque à pleine capacité dès 6 h. Dans certains cas, les demandes de créneaux des nouveaux entrants ne pouvaient être satisfaites que dans les 80 minutes à compter de la demande initiale. La situation de la capacité à l'aéroport VIE ne devrait par évoluer dans les trois prochaines années. Jusqu'à 67 % des créneaux aux heures de pointe à l'aéroport VIE ont été attribués à LH et OS.
- (119) En ce qui concerne l'aéroport STR, qui est un aéroport coordonné, il existe aussi des contraintes en termes de capacité des pistes aux heures de pointe, c'est-à-dire entre 8 h et 11 h. Ces contraintes devraient rester inchangées à court et à moyen terme.

71 Présentation d'OS [...]*.

- (120) Il s'ensuit que les barrières à l'entrée, notamment les contraintes en termes de créneaux horaires à l'aéroport VIE et à l'aéroport STR, rendent l'entrée sur le marché difficile concernant la liaison VIE-STR. En outre, plusieurs répondants ont indiqué que l'opération aurait une incidence négative sur les projets d'entrée des concurrents sur VIE-STR.
- (121) L'on peut conclure des considérants qui précèdent que, quelle que soit la définition exacte du marché, l'opération suscite des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun sur STR.

b. Vienne-Cologne

- (122) La liaison Vienne-Cologne (ci-après «VIE-CGN») est empruntée chaque année par plus de [250 000 – 300 000]* passagers, dont quelque [250 000 – 300 000]* sont des passagers O&D. D'après une étude menée par OS, la part des passagers voyageant pour affaires sur cette liaison est d'environ [40-50]* %, tandis que [50-60]* % voyagent pour leurs loisirs.
- (123) VIE-CGN est desservie par OS (via Tyrolean). LH ne dessert pas VIE-CGN elle-même, mais elle commercialise des places sur les vols réalisés par OS en vertu d'un partage de codes avec OS. En outre, 4U (qui est indirectement contrôlée par LH) dessert VIE-CGN. OS dessert trois fréquences quotidiennes en semaine (18 fréquences hebdomadaires) et 4U dessert trois fréquences quotidiennes en semaine (20 fréquences hebdomadaires). À part OS et 4U, aucun autre transporteur ne dessert cette liaison. TUIfly a commencé à commercialiser ses activités sur la liaison CGN-VIE à compter du 31 août 2009 avec deux fréquences en semaine et une fréquence le samedi et le dimanche. Ces vols peuvent aussi être réservés pour la saison hiver IATA 2009/2010. Cependant, la filiale City Carrier Business de TUIfly est en train d'être vendue à Air Berlin et il n'est donc pas certain que VIE-CGN sera réellement desservie si l'opération entre TUIfly et Air Berlin se concrétise. La partie notifiante indique que les services ferroviaires n'exercent pas de pression significative sur le transport aérien concernant cette liaison.
- (124) Pour ce qui est de la substituabilité des aéroports, les parties affirment que l'aéroport CGN et l'aéroport DUS doivent être considérés substituables. Il convient de noter que la distance de l'aéroport DUS au centre-ville de Cologne est d'environ 61 km, ce qui correspond à un peu plus de 40 minutes de route en voiture ou en train. Néanmoins, comme expliqué au considérant (15), la distance entre les aéroports ne peut servir que de première approximation afin de définir la zone de chalandise; une analyse plus détaillée est nécessaire au cas par cas.
- (125) Du côté de la demande, un nombre considérable de répondants à l'enquête de marché de la Commission ont indiqué que l'aéroport CGN et l'aéroport DUS ne seraient pas substituables pour les passagers sensibles au facteur temps. En outre, la Commission a également obtenu des données sur les prix pour plusieurs destinations communes que LH dessert depuis l'aéroport DUS et l'aéroport CGN, et les différences entre les tarifs pour les vols provenant de l'aéroport DUS et de l'aéroport CGN ne sont bien souvent pas cohérentes avec l'affirmation selon laquelle ces deux aéroports appartiennent au même marché.

- (126) Du côté de l'offre, LH dessert plusieurs liaisons depuis les deux aéroports (dont CGN-VIE et DUS-VIE) et répond donc à une demande spécifique pour chacun de ces aéroports. En outre, il existe d'importantes contraintes en termes de créneaux horaires à l'aéroport DUS, contrairement à l'aéroport CGN (un aéroport à facilitation), ce qui contredit l'idée que le paysage concurrentiel est suffisamment homogène entre les deux aéroports. Aux fins de la présente décision, il faut donc considérer que l'aéroport DUS n'est pas substituable à l'aéroport CGN, du moins pour les passagers sensibles au facteur temps voyageant sur la liaison CGN-VIE.
- (127) Le tableau ci-dessous présente la structure de marché de VIE-CGN durant la saison été IATA 2008 et la saison hiver IATA 2008/2009.⁷²

Compagnie aérienne	Chiffres été 08 sur VIE-CGN		Chiffres hiver 08/09 sur VIE-CGN	
	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers
LH	[5-10]* %	[0-5]* %	[5-10]* %	[0-5]* %
OS	[5-10]* %	[5-10]* %	[5-10]* %	[5-10]* %
4U	[80-90]* %	[80-90]* %	[80-90]* %	[80-90]* %
Autres	[0-5]* %	[0-5]* %	0 %	0 %
Parts de marché cumulées	100 %	100 %	100 %	100 %

- (128) À l'instar de VIE-STR, VIE-CGN a aussi fait l'objet d'engagements dans le cadre de la décision d'exemption de la Commission de 2002 et ces engagements sont toujours applicables en vertu de la décision Lufthansa/Eurowings de la Commission.
- (129) Les parties font valoir qu'en raison de leur coopération en vertu de l'accord d'entreprise commune, LH et OS ne sont actuellement pas concurrentes sur cette liaison. Elles affirment aussi que les chevauchements entre OS et 4U ne doivent pas être couverts par l'analyse du fait qu'ils ont déjà été analysés dans l'affaire Lufthansa/Eurowings.
- (130) Dans l'affaire Lufthansa/Eurowings, la Commission a estimé que LH et OS n'étaient pas concurrentes sur VIE-CGN en raison de leur accord d'entreprise commune. Par conséquent, la Commission a analysé les effets d'un regroupement entre Eurowings et LH, après quoi elle est parvenue à la conclusion qu'OS n'était pas concurrente de LH. La Commission a estimé que l'opération éliminerait 4U en tant que seul concurrent de LH sur VIE-CGN.
- (131) Il convient de noter que, malgré son acquisition par LH, 4U n'est pas partie à l'accord d'entreprise commune de LH avec OS. Dans ses phases I et II, l'enquête de marché a indiqué qu'OS et 4U étaient dans une certaine mesure concurrentes concernant les prix, du fait que, tandis que LH et OS opèrent dans le cadre d'une entreprise commune qui partage

⁷² LH a estimé les parts de marché pour certains transporteurs aériens dont les réservations ne sont pas reflétées dans les données MIDT (tels que 4U, Niki, SkyEurope, etc.) sur la base de données publiées par l'Office allemand des statistiques ou d'autres informations disponibles au public concernant les horaires, les fréquences et les appareils utilisés, voir les paragraphes 336 à 347 du formulaire CO. Les parties n'ont pas fourni de façon cohérente des estimations pour toutes les compagnies aériennes qui ne sont couvertes que partiellement par les données MIDT.

de manière égale les profits dégagés, LH est la seule à recevoir les profits résultant de l'activité de 4U. Par conséquent, il en résulte que les incitations d'OS et de LH ne sont actuellement pas alignées sur cette liaison et que cette différence au niveau des incitations sera supprimée par l'opération.

- (132) Une grande majorité des répondants à l'enquête de marché de la Commission considèrent qu'il existe en réalité une concurrence résiduelle entre OS et 4U. En particulier, les passagers non sensibles au facteur temps reconnaissent que les deux transporteurs offrent des prix et des horaires attrayants, tandis que les passagers sensibles au facteur temps ont répondu que ces transporteurs se livraient concurrence dans une mesure plus limitée. Ainsi, l'opération éliminera OS en tant que concurrent réel de 4U. Dès lors qu'après la transaction, 4U et OS appartiendront toutes deux à LH, l'opération entraînera un monopole sur VIE-STR.
- (133) En ce qui concerne les projets de TUIfly de commencer à desservir VIE-CGN, les pressions concurrentielles que TUIfly exercera, le cas échéant, sur les parties ne sont pas encore claires, étant donné que la filiale City Carrier Business de TUIfly est en train d'être vendue à Air Berlin et qu'il n'est pas certain que cette liaison sera réellement desservie lorsque l'opération entre TUIfly et Air Berlin sera concrétisée. En tout état de cause, l'entrée annoncée de TUIfly sur une liaison qui deviendra monopolistique après la concentration ne suffit pas à dissiper les doutes sérieux concernant cette liaison.
- (134) L'opération soulève aussi des problèmes de concurrence dans le cadre du scénario contrefactuel alternatif, dans lequel OS est acquise par Air France-KLM. Étant donné qu'OS et 4U sont actuellement concurrentes, dans une certaine mesure, sur cette liaison, l'on peut s'attendre à ce que cette concurrence réelle devienne plus intensive si OS met un terme à son accord d'entreprise commune avec LH concernant VIE-CGN, puisque LH ne serait plus en mesure d'influencer la stratégie de fixation des prix d'OS pour cette liaison. Ce point de vue est par ailleurs étayé par des documents internes d'OS qui indiquent qu'OS continuerait de desservir cette liaison, même en cas de réduction de ses activités dans un scénario où elle resterait autonome.⁷³ Dans ce scénario, OS serait concurrente non seulement de 4U, mais aussi de LH.
- (135) Il existe des barrières à l'entrée sur VIE-CGN en raison d'importantes contraintes en termes de créneaux horaires à l'aéroport VIE, comme expliqué en détail au considérant (118). L'aéroport CGN est un aéroport à facilitation d'horaires, et non un aéroport coordonné, et il n'existe pas de contraintes en termes de créneaux horaires à l'aéroport CGN.
- (136) L'on peut conclure de ce qui précède que l'opération suscite des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun, du moins en ce qui concerne les passagers sensibles au facteur temps sur VIE-CGN. Il n'est pas nécessaire de déterminer si l'opération suscite des doutes sérieux sur un éventuel marché des passagers non sensibles au facteur temps ou sur le marché de tous les passagers empruntant VIE-CGN, étant donné que les engagements

73 Présentation d'OS [...]*.

proposés par LH abordent les problèmes de concurrence quelle que soit la définition du marché.

c. Vienne-Munich

(137) La liaison Vienne-Munich (ci-après «VIE-MUC») est empruntée chaque année par [350 000 – 400 000]* passagers, dont quelque [200 000 – 250 000]* sont des passagers O&D, les autres étant des passagers en transit. Les parties estiment que jusqu'à [60-70]* % des passagers sur cette liaison voyagent pour affaires.

(138) VIE-MUC est desservie tant par OS (via OS et Tyrolean) que par LH (via LH et Cityline). En outre, les parties commercialisent des places sur les vols l'une de l'autre. OS (avec Tyrolean) dessert quatre fréquences quotidiennes en semaine (26 fréquences hebdomadaires), LH (avec Cityline) dessert cinq fréquences quotidiennes en semaine (33 fréquences hebdomadaires). Le seul autre transporteur actif sur cette liaison est Niki Luftfahrt GmbH (ci-après «Niki»), avec trois fréquences quotidiennes en semaine (17 fréquences hebdomadaires), qui a commencé à desservir cette liaison en novembre 2007 et a obtenu des créneaux horaires selon la procédure normale d'attribution des créneaux. Air Berlin partage des codes sur les services de Niki. Deutsche Bahn et ÖBB proposent en moyenne 6 connexions directes en train par jour (ICE/IC) entre Vienne (Westbahnhof) et Munich (Hauptbahnhof), pour un trajet d'une durée de 4 h 10-4 h 17, et plusieurs correspondances indirectes à arrêt unique.

(139) Le tableau ci-dessous illustre les parts de marché des transporteurs aériens actifs sur VIE_MUC durant la saison été IATA 2008 et la saison hiver 2008/2009 estimées par les parties sur la base des données MIDT.⁷⁴

Compagnie aérienne	Chiffres été 08 sur VIE-MUC		Chiffres hiver 08/09 sur VIE-MUC	
	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers
LH	[50-60]* %	[30-40]* %	[40-50]* %	[30-40]* %
OS	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %	[10-20]* %
Parts de marché cumulées LH+OS	[70-80]* %	[50-60]* %	[70-80]* %	[50-60]* %
Niki	[20-30]* %	[40-50]* %	[20-30]* %	[30-40]* %
Air Berlin	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %	[10-20]* %
Autres	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %
Parts de marché cumulées	100 %	100 %	100 %	100 %

⁷⁴ LH a estimé les parts de marché pour certains transporteurs aériens dont les réservations ne sont pas reflétées dans les données MIDT (tels que 4U, Niki, SkyEurope, etc.) sur la base de données publiées par l'Office allemand des statistiques ou d'autres informations disponibles au public concernant les horaires, les fréquences et les appareils utilisés, voir les paragraphes 336 à 347 du formulaire CO. Les parties n'ont pas fourni de façon cohérente des estimations pour toutes les compagnies aériennes qui ne sont couvertes que partiellement par les données MIDT.

- (140) Sur la base de l'enquête de marché, la Commission a tenté de reconstruire le marché pour tous les passagers durant la saison été IATA 2008 et la saison hiver 2008/2009. Les parts de marché sont fondées sur les données relatives aux passagers transportés fournies par les parties et par Niki.⁷⁵

Chiffres sur VIE-MUC: tous passagers		
Compagnie aérienne	Chiffres été 08	Chiffres hiver 08/09
LH	[30-40] %	[30-40] %
OS	[20-30] %	[20-30] %
Parts de marché cumulées LH+OS	[60-70] %	[50-60] %
Niki⁷⁶	[30-40] %	[40-50] %
Parts de marché cumulées	100 %	100 %

- (141) En ce qui concerne la concurrence intermodale, les parties sont d'avis que les services ferroviaires sur VIE-MUC doivent être considérés comme une solution de remplacement compétitive et viable pour les vols sur cette paire de villes O&D et doivent dès lors être compris dans le marché. Les parties estiment que quelque [60 000 – 70 000]* passagers O&D voyagent chaque année sur VIE-MUC en train, dont quelque [10 000 – 20 000]* sont des passagers sensibles au facteur temps. D'après les estimations des parties, si les services ferroviaires sont compris dans le marché en cause, les passagers qui utilisent ce mode de transport représenteraient environ [20-30]* % de tous les passagers sur cette liaison ([20-30]* % de passagers sensibles au facteur temps) et la part de marché combinée des parties se monterait à [40-50]* % ([50-60]* % pour les passagers sensibles au facteur temps). Dans un tel scénario, les parties estiment que la part de marché de Niki serait de [10-20]* % pour les passagers sensibles au facteur temps et de [30-40]* % pour tous les passagers.

- (142) L'enquête de marché a toutefois montré qu'étant donné la courte durée du trajet en avion sur VIE-MUC, le service ferroviaire ne constituait pas une solution de remplacement viable pour les passagers sensibles au facteur temps. Les parties estiment que la durée totale du trajet en avion est de 3 h 10 à 3 h 25. Même si les suppositions des parties étaient prises comme base de comparaison, la durée totale du temps de trajet en avion est sensiblement inférieure à celle d'un trajet en train de 4 h 10 à 4 h 17 (même en utilisant le centre-ville comme critère de référence, c'est-à-dire en ne tenant pas compte du trajet vers/depuis la gare ferroviaire, l'embarquement dans le train etc.⁷⁷). En effet, une nette majorité de répondants

75 La comparabilité des données collectées durant l'enquête de marché auprès des différentes compagnies peut être affectée par des méthodes de collecte des données possiblement différentes. En particulier, les parties ont fourni différentes séries de «données sur les passagers transportés».

76 Y compris les passagers d'Air Berlin.

77 Étant donné que, pour la majorité des voyageurs, la gare n'est pas le véritable point de départ ou de destination, une évaluation réaliste de la durée totale du trajet en train devrait également comprendre la durée moyenne du trajet entre la gare et le véritable point de départ ou de destination. Dans une grande ville (comme Vienne et Munich), ce temps de trajet est susceptible de s'élever à au moins 20 minutes. De même, le temps d'embarquement/débarquement pour les services ferroviaires devrait aussi entrer en ligne de compte. Bien qu'il n'y ait pas d'enregistrement pour les services ICE, les voyageurs ont besoin de 10 minutes pour se rendre de l'entrée de la gare au train, et aussi de 10 minutes pour débarquer et atteindre la sortie de la gare; voir l'affaire n° COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, considérant 121.

ne considéraient pas les services ferroviaires comme une solution de remplacement crédible pour les passagers sensibles au facteur temps sur cette liaison. Ils estiment que la durée du trajet est trop longue et que l'économie réalisée sur le prix du billet n'est pas suffisante pour compenser la durée plus longue. Ainsi que certains répondants à l'enquête de marché l'ont indiqué, les services ferroviaires sur cette liaison ne sont pas appropriés pour effectuer un aller-retour la même journée, en raison de l'arrivée tard le matin et du départ tôt le soir. Lorsqu'un passager sensible au facteur temps doit assister à une réunion le matin dans une des deux villes, l'heure d'arrivée le plus tôt d'un train direct est 11 h 40 à Vienne (Westbahnhof) et 10 h 31 à Munich (Hauptbahnhof). À cette heure-là, quatre avions affrétés par les parties ont déjà atterri à l'aéroport VIE et deux avions affrétés par les parties ont déjà atterri à l'aéroport MUC.

- (143) En ce qui concerne les passagers non sensibles au facteur temps, les points de vue des répondants aux questionnaires de l'enquête de marché de la Commission concernant la substituabilité entre les services de transport aérien et de transport ferroviaire sur cette liaison étaient plutôt variés.
- (144) Outre l'enquête qualitative du marché, la Commission a aussi obtenu des données sur les prix pratiqués par Deutsche Bahn sur la liaison MUC-VIE afin de les comparer aux tarifs pratiqués par OS et LH. Les tarifs moyens d'OS et de LH pour les billets entièrement flexibles en classe économique et les billets en classe affaire non soumis à restrictions sont plus de trois fois plus chers que les billets entièrement flexibles en première classe de Deutsche Bahn. Les tarifs moyens d'OS et de LH pour les billets semi-flexibles en classe économique sont plus de deux fois plus élevés que les prix moyens des billets entièrement flexibles en deuxième classe de Deutsche Bahn. Même les tarifs moyens d'OS et de LH pour les billets non flexibles en classe économique sont plus de [50-60]* % plus chers que les prix moyens des billets entièrement flexibles en deuxième classe de Deutsche Bahn. Ces différences de prix considérables donnent à penser que le transport ferroviaire ne peut pas être considéré comme un concurrent proche du transport aérien, en particulier pour les passagers sensibles au facteur temps.
- (145) Pour ce qui est de l'analyse contrefactuelle pertinente, VIE-MUC est l'une des liaisons que LH et OS desservent en vertu de l'accord d'entreprise commune, selon lequel toutes les recettes et tous les coûts liés à l'exploitation de cette liaison sont partagés entre LH et OS. L'enquête de marché a révélé que la concurrence actuelle entre les parties sur cette liaison est à tout le moins plutôt limitée. En réalité, la principale conséquence de la création d'un lien structurel permanent entre les parties est l'élimination de la concurrence potentielle entre elles sur la liaison. Cependant la question de savoir si la création d'un lien structurel permanent entre LH et OS en tant que telle entrave de manière significative la concurrence effective sur le marché commun du fait de l'élimination de la concurrence potentielle entre les parties peut rester en suspens, dès lors qu'en tout état de cause, la transaction suscite des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun dans le cadre du scénario contrefactuel Air France-KLM, dans lequel OS est acquise par Air France/KLM et met ensuite un terme à sa coopération avec LH, et que les engagements proposés par LH dissipent les problèmes de concurrence quel que soit le scénario contrefactuel.

(146) Premièrement, VIE-MUC est une liaison très fréquentée, par de nombreux passagers O&D et en transit. Actuellement, LH et OS desservent toutes deux un nombre conséquent de fréquences sur VIE-MUC et l'aéroport MUC constitue une plateforme pour LH, tandis que l'aéroport VIE est une plateforme pour OS. Étant donné les particularités de cette liaison et le fait qu'OS et LH soient toutes deux actuellement actives sur cette liaison, il est raisonnable de supposer que les deux transporteurs maintiendraient leurs activités si OS mettait un terme à son accord d'entreprise commune avec LH. Ce scénario est étayé par des documents internes d'OS qui indiquent qu'OS continuerait de desservir la liaison VIE-MUC même en cas de réduction de ses activités dans un scénario où elle resterait autonome.⁷⁸ Puisque cette liaison est déjà desservie par plus d'un transporteur (en réseau) avant la concentration, il est raisonnable de supposer que la demande sur cette liaison restera suffisamment importante pour que plus d'un transporteur (en réseau) desserve cette liaison de manière durable, que ces transporteurs appartiennent à la même alliance ou pas. Deuxièmement, selon le scénario contrefactuel Air France-KLM, pour que les deux alliances puissent se livrer effectivement concurrence sur le trafic vers/ depuis leurs plateformes respectives, tant LH qu'OS devraient probablement maintenir, sinon renforcer, les fréquences de leurs vols. En réalité, comme indiqué au considérant (103), des documents internes de LH révèlent que LH devrait ajouter [...] fréquences hebdomadaires sur VIE-MUC si OS était acquise par Air France-KLM et rejoignait SkyTeam. Sur cette base, l'opération proposée supprimerait la concurrence réelle ou au moins potentielle entre les parties.

(147) L'enquête de marché (y compris les éléments de preuve quantitatifs et qualitatifs) montre que la concurrence restante de Niki sur VIE-MUC n'exercerait pas de pression suffisante sur l'entité issue de la concentration pour empêcher les effets anticoncurrentiels, du moins pour les passagers sensibles au facteur temps. En outre, il ressort clairement des considérants (142) à (144) ci-dessus que les services ferroviaires ne peuvent pas être considérés comme une solution de remplacement alternative au transport aérien pour les passagers sensibles au facteur temps sur cette liaison, tandis que les services ferroviaires semblent exercer une certaine pression concurrentielle pour les passagers non sensibles au facteur temps.

(148) Une majorité de répondants ne considèrent pas la présence de Niki comme une pression concurrentielle suffisante sur les parties. En particulier, Niki n'est pas perçue comme une solution de remplacement crédible à l'entité issue de la concentration entre LH et OS en termes d'horaires des vols et de nombre de fréquences offertes aux passagers sensibles au facteur temps. Plusieurs répondants ont indiqué que les parties avaient un avantage concurrentiel de taille par rapport à Niki sur VIE-MUC en raison de leur fréquence plus élevée de vols. Par ailleurs, certains répondants ont dit considérer l'heure de départ du matin de l'aéroport VIE (6 h 15; arrivée à l'aéroport MUC à 7 h 20) offerte par Niki comme trop matinale et l'heure de départ du soir de l'aéroport MUC (21 h 30; arrivée à l'aéroport VIE à 22 h 35) comme trop tardive et que, par conséquent, ces horaires sont peu appropriés pour

78 Présentation d'OS [...]*.

les passagers voyageant pour affaires.⁷⁹ En outre, plusieurs répondants sont parvenus à la conclusion qu'un concurrent (tel que Niki), devrait au moins offrir quatre fréquences sur VIE-MUC pour pouvoir offrir une horaire suffisamment attrayant aux passagers sensibles au facteur temps.

- (149) Les résultats de l'enquête de marché indiquant que Niki n'exerce pas une pression suffisante sur OS/LH, du moins pour les passagers sensibles au facteur temps, sont également étayés par l'analyse des données relatives aux prix obtenues auprès des parties, laquelle a évalué les effets de l'entrée de Niki en novembre 2007 sur les prix pratiqués par les parties. Cette analyse suggère que l'entrée de Niki en novembre 2007 n'a eu aucune incidence, du moins sur les tarifs de LH et d'OS pour les passagers sensibles au facteur temps. Cet élément de preuve soutient la conclusion selon laquelle, du moins en ce qui concerne les passagers sensibles au facteur temps, Niki n'exerce guère de pression sur les parties.
- (150) La Commission a également constaté qu'en ce qui concerne les billets achetés peu avant la date du vol et apparemment achetés par des passagers sensibles au facteur temps, la position de Niki est considérablement plus faible que celle de LH et d'OS et que celle estimée par les parties dans leur notification. La Commission a aussi constaté que LH et OS appliquaient des tarifs sensiblement plus élevés que Niki aux passagers effectuant leur réservation peu avant la date du vol. Ces importantes différences de prix constituent un élément de preuve supplémentaire que Niki n'est pas perçue comme un proche concurrent par les passagers sensibles au facteur temps, puisque les parties peuvent obtenir des recettes nettement plus élevées que Niki grâce à des fréquences de vol plus élevées et à des horaires plus appropriés.
- (151) Pour ce qui est des barrières à l'entrée, bien que Niki soit parvenue à obtenir trois fréquences sur VIE-MUC en 2007, il subsiste actuellement des barrières considérables à l'entrée ou à l'expansion de concurrents, en particulier pour les passagers sensibles au facteur temps, qui ont besoin d'un plus grand nombre de fréquences à des heures appropriées. Il existe d'importantes contraintes en termes de créneaux horaires à l'aéroport VIE (considérant (118) ainsi qu'à l'aéroport MUC. Durant la dernière saison IATA, la capacité était épuisée à l'aéroport MUC entre 6 h et 10 h et entre 15 h et 22 h, et ce tous les jours de semaine. En effet, les passagers sensibles au facteur temps ont une préférence très nette pour les départs après 7 h le matin et pour les vols de retour entre 18 h et 19 h le soir (et 21 h au plus tard). Étant donné que ce sont précisément les heures où la capacité est épuisée à l'aéroport MUC, les concurrents sont actuellement confrontés à d'importantes barrières à l'entrée ou à l'expansion s'ils voulaient offrir des services crédibles adaptés aux passagers sensibles au facteur temps. Cette situation restera inchangée au moins jusqu'en 2011.⁸⁰

79 Cet élément de preuve est étayé par le fait que, d'après l'enquête de marché de la Commission, les passagers sensibles au facteur temps préfèrent clairement les départs matinaux après 7 h00 et les vols retour du soir entre 18 h et 19 h (21 h au plus tard).

80 Il est à noter que l'aéroport MUC devrait connaître d'importantes expansions de sa capacité en 2011. En particulier, une troisième piste en est actuellement à la deuxième phase d'un long processus d'approbation et devrait être opérationnelle dès 2011. Cette troisième piste augmentera la coordination, la faisant passer à

(152) En conclusion, l'opération proposée suscite dès lors de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun dans le cadre du scénario contrefactuel Air France-KLM, du moins pour les passagers sensibles au facteur temps sur VIE-MUC. Il n'est pas nécessaire de déterminer si l'opération suscite de sérieux doutes sur un marché éventuel pour les passagers non sensibles au facteur temps ou sur un marché comprenant tous les passagers voyageant de point à point sur VIE-MUC étant donné que les engagements proposés par LH dissipent les problèmes de concurrence quelle que soit la définition du marché.

d. Vienne-Francfort

(153) La liaison Vienne-Francfort (ci-après «VIE-FRA») a été empruntée par [400 000 - 450 000]* passagers voyageant de point à point en 2008. Plus de [600 000 - 650 000]* passagers ont voyagé sur cette liaison en comptant les passagers en transit. Les parties estiment que jusqu'à [50-60]* % des passagers empruntant cette liaison voyagent pour affaires.

(154) Tant OS (via OS et Tyrolean) que LH desservent VIE-FRA. Les parties commercialisent des places sur les vols l'une de l'autre. En outre, Adria Airways, un membre de Star Alliance basé en Slovénie propose des vols sur cette liaison, pour lesquels LH partage des codes.⁸¹ Les autres concurrents sont Niki et Air Berlin. Air Berlin partage seulement des codes sur les services de Niki. Actuellement, ces transporteurs ont le nombre suivant de fréquences de vol: LH et OS - cinq fréquences quotidiennes chacune (35 fréquences hebdomadaires chacune), Adria Airways - trois fréquences quotidiennes (16 fréquences hebdomadaires); Niki - deux fréquences quotidiennes (11 fréquences hebdomadaires).

(155) Francfort est desservie par deux aéroports: l'aéroport FRA et l'aéroport HHN. OS, LH, Adria Airways et Niki volent depuis l'aéroport VIE vers l'aéroport FRA. Ryanair (FR) propose actuellement trois fréquences hebdomadaires entre l'aéroport BTS et l'aéroport HHN. Les parties considèrent que FR exerce au moins une certaine pression concurrentielle sur elles, notamment en ce qui concerne les passagers non sensibles au facteur temps. Sur la base des résultats de l'enquête de marché, la Commission estime que les services de FR n'exercent pas de pression significative sur les parties en ce qui concerne VIE-FRA, qu'il y ait ou non un marché distinct des passagers sensibles au facteur temps. Premièrement, étant donné la distance considérable de Vienne à l'aéroport BTS et de Francfort à l'aéroport HHN, la durée totale du trajet est bien plus longue qu'un vol de l'aéroport VIE ou de l'aéroport FRA. L'aéroport BTS est situé à 87 km du centre-ville de Vienne, ce qui correspond à un trajet de plus de 60 minutes en voiture et de 75 à 95 minutes en bus. Les correspondances en bus ne sont généralement pas fréquentes; en particulier, il n'y a que trois bus par jour pour un trajet de 75 minutes entre Vienne et l'aéroport BTS. L'aéroport HHN est situé à 124 km du centre-ville de Francfort, ce qui correspond à un trajet de 85 minutes en voiture et de 105 minutes en bus. Deuxièmement, les répondants à l'enquête de marché

120 mouvements par heure par rapport aux 90 mouvements par heure avec les deux pistes existantes et sera disponible pour les deux terminaux de l'aéroport MUC.

81 L'accord de partage de codes entre LH et Adria Airways est un accord de partage de codes standard sans barrière.

dans la présente affaire ne considèrent pas l'aéroport BTS comme un substitut pour l'aéroport VIE, du moins en ce qui concerne les passagers sensibles au facteur temps. En outre, la majorité des répondants ne considèrent pas l'aéroport HHN comme un substitut pour l'aéroport FRA, même en ce qui concerne les passagers non sensibles au facteur temps. Enfin, les parties n'ont fourni aucune donnée à l'appui de l'affirmation selon laquelle FR pouvait être considérée comme leur concurrente sur VIE-FRA bien que la Commission ait réclamé à maintes reprises aux parties des données et des estimations quant à la structure du marché comprenant les transporteurs actifs sur les liaisons aéroport VIE-aéroport FRA et aéroport BTS-aéroport HHN.

(156) En ce qui concerne la concurrence intermodale, la partie notifiante affirme que les services ferroviaires n'exercent pas de pression significative sur le transport aérien concernant cette liaison.

(157) Le tableau ci-dessous illustre les parts de marché des transporteurs aériens actifs sur VIE-FRA durant la saison été IATA 2008 et la saison hiver 2008/2009 estimées par les parties sur la base des données MIDT.⁸²

Compagnie aérienne	Chiffres été 08 sur VIE-FRA		Chiffres hiver 08/09 sur VIE-FRA	
	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers
LH	[50-60]* %	[30-40]* %	[50-60]* %	[40-50]* %
OS	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %
Parts de marché cumulées LH+OS	[70-80]* %	[60-70]* %	[70-80]* %	[60-70]* %
Adria Airways	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %
Niki	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %	[20-30]* %
Air Berlin	[0-5]* %	[5-10]* %	[0-5]* %	[5-10]* %
Autres	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %
Parts de marché cumulées	100 %	100 %	100 %	100 %

(158) Sur la base de l'enquête de marché, la Commission a tenté de reconstruire le marché pour tous les passagers durant la saison été IATA 2008 et la saison hiver 2008/2009. Les parts de marché sont fondées sur les données relatives aux passagers transportés.⁸³

82 LH a estimé les parts de marché pour certains transporteurs aériens dont les réservations ne sont pas reflétées dans les données MIDT (tels que 4U, Niki, SkyEurope, etc.) sur la base de données publiées par l'Office allemand des statistiques ou d'autres informations disponibles au public concernant les horaires, les fréquences et les appareils utilisés, voir les paragraphes 336 à 347 du formulaire CO. Les parties n'ont pas fourni de façon cohérente des estimations pour toutes les compagnies aériennes qui ne sont couvertes que partiellement par les données MIDT.

83 La comparabilité des données collectées durant l'enquête de marché auprès des différentes compagnies peut être affectée par des méthodes de collecte des données possiblement différentes. En particulier, les parties ont fourni différentes séries de «données sur les passagers transportés».

Chiffres sur VIE-FRA: Tous passagers		
Compagnie aérienne	Chiffres été 08	Chiffres hiver 08/09
LH	[30-40] %	[40-50] %
OS	[20-30] %	[20-30] %
Parts de marché cumulées LH+OS	[60-70] %	[60-70] %
Adria Airways	[0-5] %	[0-5] %
Niki⁸⁴	[30-40] %	[20-30] %
Parts de marché cumulées	100 %	100 %

(i) *Analyse concurrentielle de la création d'un lien structurel permanent entre les parties*

- (159) En ce qui concerne l'analyse contrefactuelle pertinente, VIE-FRA est l'une des liaisons exploitées par LH et OS en vertu de l'accord d'entreprise commune, selon lequel toutes les recettes et les coûts liés à l'exploitation de cette liaison sont partagés entre LH et OS. L'enquête de marché a révélé que la concurrence actuelle entre les parties sur cette liaison est à tout le moins assez limitée. En réalité, la création d'un lien structurel permanent entre les parties aurait pour conséquence d'éliminer la concurrence potentielle entre elles sur la liaison VIE-FRA.
- (160) Toutefois, il convient de rappeler que l'entreprise commune entre les parties a été temporairement exemptée par la Commission en vertu de l'article 81, paragraphe 3, du Traité moyennant des engagements. Lorsque la décision d'exemption de la Commission de 2002 est venue à expiration en 2005, les parties ont poursuivi leur coopération dans le cadre de l'entreprise commune sur la base d'une autoévaluation de la conformité de leur coopération à l'article 81 du Traité.
- (161) L'autoévaluation effectuée par les parties quant à la conformité de leur coopération avec l'article 81 du Traité qualifie la liaison VIE-FRA de liaison «à haut risque», c'est-à-dire, selon l'évaluation des parties, qu'il existe de «sérieuses préoccupations» concernant sa compatibilité avec l'article 81 du Traité. L'autoévaluation conclut dès lors qu'il est «très probable» que des créneaux horaires devront être transférés aux concurrents et que le transfert de trois à quatre créneaux horaires à la suite d'une demande d'une autre compagnie aérienne, peut-être en combinaison avec d'autres mesures, est donc nécessaire afin de dissiper ces préoccupations relatives à la concurrence.⁸⁵
- (162) Sur la base de cette autoévaluation, LH a transféré deux créneaux horaires à l'aéroport de Francfort à sa concurrente Niki en 2006, de façon à permettre à Niki d'entrer sur la liaison VIE-FRA avec deux fréquences quotidiennes. En juillet 2009, LH a transféré un autre créneau horaire à Niki, de façon à lui permettre d'exploiter une troisième fréquence sur VIE-FRA à compter de la saison hiver IATA 2009/2010.⁸⁶ Les accords de cession de créneaux horaires entre LH et Niki ne sont pas limités dans le temps, mais ils seront résiliés, avec pour conséquence que Niki devra rendre les créneaux horaires de Francfort à LH, si

84 Passagers d'Air Berlin inclus.

85 Voir le document intitulé «LH/AUA Self-Assessment», p. 4, 13 et 14.

86 Voir le document intitulé «Annex Update Agreement» du 29 juin 2009.

l'entreprise commune entre LH et OS prend fin.⁸⁷ En outre, lorsque l'opération proposée d'acquisition d'OS par LH sera conclue, c'est-à-dire lorsqu'OS et LH appartiendront au même groupe, l'article 81 du Traité cessera d'être applicable à la coopération entre les parties avant la concentration en vertu de l'accord d'entreprise commune et, par conséquent, la raison sous-jacente du transfert de créneaux horaires à Niki sur VIE-FRA cessera d'exister. L'opération proposée aura pour conséquence que l'entreprise commune entre les parties cessera probablement d'exister et, en tout état de cause, la décision de mettre ou non un terme à l'entreprise commune relèvera uniquement de LH. Ainsi, non seulement l'opération transformera la coopération contractuelle entre les parties en un lien structurel permanent, en éliminant la concurrence potentielle entre les parties sur VIE-FRA, mais elle permettra aussi à LH de résilier les accords de cession de créneaux horaires avec Niki.

- (163) En conséquence de la cessation des accords de cession de créneaux horaires, Niki devrait effectivement cesser d'exploiter la liaison VIE-FRA. En effet, l'enquête de marché a révélé que l'aéroport FRA était encombré tout au long de la journée et que l'accès aux créneaux horaires demandés était par conséquent presque impossible. Ainsi, Niki devrait non seulement rendre ses créneaux horaires actuels à LH, mais elle aurait aussi des difficultés à obtenir ses propres créneaux horaires en raison de l'encombrement à l'aéroport FRA, et encore moins des créneaux le matin et le soir, selon la procédure normale d'attribution des créneaux horaires. Ainsi, l'opération éliminerait le principal concurrent des parties sur VIE-FRA. Compte tenu de l'élimination de la concurrence réelle d'un tiers, la mesure dans laquelle la création d'un lien structurel permanent entre les parties entraîne également l'élimination de la concurrence potentielle entre elles sur VIE-FRA peut rester en suspens.
- (164) Par conséquent, le seul concurrent restant sur la liaison VIE-FRA serait Adria Airways, qui n'exercerait pas de pression suffisante sur les parties pour compenser l'élimination de Niki en tant que concurrent réel.
- (165) Les parties font valoir qu'Adria Airways devrait être considérée comme une concurrente sur cette liaison dans la mesure où l'accord de partage de code entre LH et Adria Airways ne prévoit pas de coordination des prix. Néanmoins, la Commission considère qu'Adria Airways, un membre de Star Alliance, ne peut être considérée comme exerçant une pression significative, voire comme exerçant la moindre pression, sur l'entité issue de la concentration.
- (166) Malgré ses 16 fréquences hebdomadaires et le fait qu'elle exploite cette liaison depuis plusieurs années maintenant (Adria Airways a commencé à desservir VIE-FRA durant la saison hiver IATA 2001/2002), Adria Airways n'a jamais obtenu de part de marché significative sur cette liaison et, actuellement, elle ne représente qu'environ [0-5] % du marché. La raison en est qu'elle utilise de petits avions et que son coefficient de remplissage est relativement faible ([50-60]-[60-70] %). En outre, elle dépend largement de LH pour sa base de clients, comme en témoigne le pourcentage élevé de passagers qu'elle transporte et

87 Conformément à la section 9 de l'accord de location de créneaux horaires entre LH et Niki, l'accord sera résilié lorsque Niki aura rendu à LH tous ses créneaux horaires. Conformément à la section 10 de l'accord de location de créneaux horaires, Niki est tenue de rendre les créneaux de LH si l'entreprise commune entre LH et OS prend fin.

qui ont un billet émis par LH. Il est donc clair qu'Adria Airways exerce, au mieux, une pression concurrentielle limitée sur les parties, comme l'illustrent également les déclarations des répondants à l'enquête de marché de la Commission. Plusieurs répondants ont indiqué qu'Adria Airways ne rivalise pas avec LH/OS concernant les prix, mais que ses prix sont plutôt adaptés pour correspondre à ceux de LH. Certains répondants considèrent que cette situation est due à l'accord de partage des codes avec LH et d'autres pensent que la raison sous-jacente pourrait être qu'Adria Airways participe aux contrats Partner Plus de LH avec des entreprises clientes. Par conséquent, plusieurs répondants perçoivent le service d'Adria Airways comme un service supplémentaire de LH plutôt que comme un service indépendant offert par un concurrent. Il est à noter que plusieurs entreprises clientes/agents de voyage dont les travailleurs/clients voyagent sur VIE-FRA n'ont même pas connaissance de la présence d'Adria Airways sur cette liaison ou que la proportion de leurs réservations avec Adria Airways est très faible (moins de 5 %). En outre, Adria Airways est considérée par certains répondants comme offrant un service à bord de niveau inférieur, une faible capacité et des horaires de vol relativement peu attrayants.

(167) En outre, même si la présence d'Adria Airways sur cette liaison est considérée comme une pression, la possibilité qu'Adria Airways puisse exploiter VIE-FRA à l'avenir n'est pas claire. Depuis la saison hiver IATA 2006, LH a octroyé des créneaux horaires pour les activités d'Adria Airways sur une base saisonnière. L'accord initial d'échange de créneaux horaires entre LH et Adria Airways a pris fin en juillet 2006 et, depuis lors, LH et Adria Airways ont conclu un accord de renouvellement d'échange de créneaux horaires à l'avance chaque saison. En l'absence d'un accord de cession de créneaux horaires à long terme avec LH, LH peut reprendre les créneaux horaires d'Adria Airways après chaque saison. Étant donné que la capacité de créneaux horaires à l'aéroport FRA est épuisée tout au long de la journée, il est peu probable qu'Adria Airways puisse continuer d'exploiter la liaison VIE-FRA si LH lui reprend ses créneaux horaires.

(168) Compte tenu du fait qu'Adria Airways est fortement dépendante de LH pour remplir ses avions en raison de son faible coefficient de remplissage, de sa faible part de marché, des résultats de l'enquête de marché qui écartent Adria Airways comme une source de concurrence importante sur la liaison VIE-FRA et de l'incertitude quant à la possibilité, pour Adria Airways, de continuer à exploiter cette liaison à long terme, il est clair que cet acteur marginal ne peut pas exercer une pression suffisante sur LH/OS.

(169) Il faut donc en conclure que la création d'un lien structurel permanent entre LH et OS du fait de la concentration proposée suscite de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun sur VIE-FRA.

(ii) Analyse concurrentielle de la concentration proposée selon le scénario contrefactuel Air France-KLM

(170) Par ailleurs, l'opération suscite de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun selon le scénario contrefactuel Air France-KLM, dans lequel OS est acquise par Air France-KLM. L'acquisition d'OS par Air France-KLM entraînerait probablement la cession de l'accord d'entreprise commune entre LH et OS et, en cas de cessation de l'accord d'entreprise commune, les accords de location de créneaux horaires entre LH et Niki

prendront fin et, par conséquent, Niki devra rendre à LH les créneaux horaires de Francfort.⁸⁸ Du fait de la cessation des accords de location de créneaux horaires, Niki devrait effectivement se retirer de cette liaison, étant donné que l'aéroport FRA est encombré toute la journée et que l'accès aux créneaux horaires demandés est donc pratiquement impossible. Donc, non seulement Niki devrait rendre ses créneaux actuels à LH, mais elle aurait aussi probablement des difficultés à obtenir de nouveaux créneaux selon la procédure normale d'attribution des créneaux horaires.

(171) Par ailleurs, les éléments de preuve dont la Commission dispose suggèrent que, dans le cadre du scénario contrefactuel Air France-KLM, tant LH qu'OS devraient probablement exploiter la liaison VIE-FRA en tant que concurrentes l'une de l'autre.

(172) Premièrement, VIE-FRA est une liaison très fréquentée (en réalité, la liaison la plus fréquentée de toutes celles concernées par l'opération), avec un grand nombre de passagers O&D et en transit voyageant dans les deux sens, dont une importante proportion voyageant pour affaires. Cette liaison étant desservie par plus d'un transporteur (en réseau) déjà avant la concentration, l'on peut donc supposer qu'elle est suffisamment importante pour que plus d'un transporteur (en réseau) puisse continuer à l'exploiter de manière durable.

(173) Ensuite, tant LH qu'OS proposent déjà un nombre considérable de fréquences sur VIE FRA. Étant donné les caractéristiques de cette liaison et le fait qu'OS et LH sont déjà actuellement actives sur cette liaison, l'on peut supposer que ces deux transporteurs maintiendront leurs activités si OS met un terme à son accord d'entreprise commune avec LH. Cette analyse est étayée par des documents internes d'OS qui indiquent qu'OS continuerait d'exploiter la liaison VIE-FRA même en cas de réduction de ses activités dans un scénario où elle resterait autonome.⁸⁹ Dans le cadre du scénario contrefactuel Air France-KLM, pour que les deux alliances puissent se livrer effectivement concurrence, tant LH qu'OS devraient continuer à exploiter des vols de façon concurrente sur cette liaison afin d'attirer le trafic vers/depuis leurs plateformes respectives, mais elles devraient aussi probablement augmenter leurs fréquences. En effet, comme indiqué au considérant (103), des documents internes de LH indiquent que LH devrait ajouter [...]* fréquences hebdomadaires sur VIE-FRA si OS était acquise par Air France-KLM et devenait membre de Sky Team.

(174) Sur la base de ce scénario contrefactuel, la concentration proposée supprimerait donc la concurrence réelle ou du moins potentielle entre les parties.

(175) Par conséquent, dans le cadre de ce scénario contrefactuel aussi, le seul concurrent restant sur la liaison serait Adria Airways. Néanmoins, pour les raisons expliquées plus en détail aux considérants (165) à (168), il est peu probable qu'Adria Airways exerce une pression suffisante sur les parties pour empêcher les effets anticoncurrentiels sur les passagers.

88 Conformément à la section 9 de l'accord de location de créneaux horaires entre LH et Niki, l'accord sera résilié lorsque Niki aura rendu à LH tous ses créneaux horaires. Conformément à la section 10 de l'accord de location de créneaux horaires, Niki est tenue de rendre les créneaux de LH si l'entreprise commune entre LH et OS prend fin.

89 Présentation d'OS «[...]».

- (176) En outre, même si Niki continuait à offrir ses services sur la liaison VIE-FRA dans le cadre du scénario contrefactuel Air France-KLM (*quod non*), les éléments de preuve dont la Commission dispose montrent qu'elle n'exercerait pas une pression suffisante sur LH/OS pour compenser l'élimination de la concurrence entre LH et OS.
- (177) À titre surabondant, la Commission a également analysé la pression que Niki exerce actuellement sur LH/OS. L'enquête de marché a révélé que plusieurs entreprises clientes considèrent que les parties ont un avantage concurrentiel incomparable par rapport à Niki sur VIE-FRA en raison des meilleures fréquences offertes, lesquelles sont particulièrement appréciées par les passagers sensibles au facteur temps. En particulier, l'heure de départ de Niki de l'aéroport FRA le matin (9 h 40) est considérée comme trop tardive et, partant, inappropriée pour les passagers sensibles au facteur temps. Cet élément est étayé par l'enquête de marché de la Commission, qui a révélé que les passagers sensibles au facteur temps préfèrent nettement les vols de départ le matin après 7 h et les vols de retour le soir entre 18 h et 19 h (21 h au plus tard). En outre, plusieurs répondants considèrent qu'un concurrent (tel que Niki) devrait proposer au moins cinq fréquences sur VIE-FRA pour pouvoir offrir une solution de remplacement suffisamment attrayante pour les passagers sensibles au facteur temps. Par ailleurs, la majorité des répondants ont indiqué que la part de leurs réservations auprès de Niki sur VIE-FRA était, tout au plus, de 10 %, ce qui est cohérent avec les conclusions selon lesquelles les entreprises clientes ne considèrent pas Niki comme une solution de remplacement crédible. Certains agents de voyage qualifient aussi la concurrence exercée par Niki comme limitée.
- (178) Les résultats de l'enquête de marché sont appuyés par l'analyse des prix de la Commission, qui, en utilisant les données relatives aux passagers réclamés aux parties, a examiné l'effet de l'entrée de Niki en octobre 2006 sur les prix pratiqués par les parties sur cette liaison. L'entrée de Niki n'a eu aucun effet sur les prix d'OS et de LH pour les billets entièrement flexibles en classe affaires et économique. L'on a constaté un certain effet de l'entrée de Niki sur les billets non flexibles en classe économique de LH, mais moins sur les billets non flexibles d'OS. Cette analyse suggère que Niki n'exerce pas une pression considérable sur les parties, du moins en ce qui concerne les passagers sensibles au facteur temps, mais probablement pour tous les passagers.
- (179) En outre, les créneaux horaires actuels de Niki présentent plusieurs désavantages: premièrement, le créneau du matin de Niki à Francfort est 30 minutes plus tard que la demande initiale de créneau de Niki. Par conséquent, Niki a des créneaux d'arrivée et de départ inappropriés à l'heure de pointe du matin à Francfort et, par conséquent, le vol matinal de Niki en partance de l'aéroport FRA arrive à l'aéroport VIE à 10 h 55. Deuxièmement, l'accord de location de créneaux horaires entre Niki et LH ne prévoit pas de droits d'antériorité sur les créneaux horaires attribués à Niki et, à chaque saison, Niki doit tenter d'obtenir des créneaux appropriés à l'aéroport FRA auprès du coordonnateur avant de les obtenir de LH. Troisièmement, Niki doit respecter une obligation contractuelle vis-à-vis de LH, selon laquelle elle doit utiliser ses créneaux horaires selon la règle du «créneau utilisé ou perdu», tandis que les autres compagnies aériennes ne doivent actuellement pas respecter cette règle puisque le règlement pertinent a été suspendu pour la saison été

IATA 2009.⁹⁰ Enfin, l'accord de location de créneaux horaires avec Niki prévoit des pénalités très élevées si un créneau est perdu et LH n'est soumise à aucune obligation de protéger les droits d'antériorité de LH concernant les créneaux horaires loués à Niki. Ces lacunes limitent la flexibilité de Niki à répondre aux changements au niveau de la demande des passagers. Par conséquent, Niki a un désavantage concurrentiel de taille par rapport aux parties.

- (180) Par ailleurs, étant donné que la capacité de créneaux horaires à l'aéroport FRA est épuisée tout au long de la journée, il est à noter que l'entrée de Niki sur la liaison VIE-FRA n'a été rendue possible que parce que LH a loué à Niki des créneaux à FRA. Toutefois, Niki perdrait ces créneaux si les parties mettaient un terme à l'entreprise commune à la suite d'une acquisition par Air France-KLM, puisque l'accord de location de créneaux horaires entre LH et Niki contient une disposition selon laquelle LH mettrait un terme à l'accord si l'entreprise commune entre LH et OS cessait d'exister.
- (181) Durant l'enquête approfondie de la Commission au sujet de l'opération, LH et Niki ont étendu leur accord de location de créneaux horaires pour inclure un troisième créneau horaire à l'aéroport FRA à 16 h 45 (arrivée de l'aéroport VIE) et 17 h 25 (départ vers l'aéroport VIE) à compter de la saison hiver IATA 2009/2010, ce qui permettra à Niki d'exploiter trois fréquences sur VIE-FRA à compter de cette saison hiver. Ces créneaux horaires supplémentaires sont presque exactement ceux réclamés par Niki. Les parties prétendent que cette extension renforcera davantage encore la pression concurrentielle déjà forte exercée par Niki sur cette liaison. Toutefois, ce créneau horaire supplémentaire ne changera rien au fait que le vol du matin de Niki n'est pas approprié pour les passagers sensibles au facteur temps. Par ailleurs, étant donné les inconvénients de l'accord de location de créneaux horaires entre LH et Niki, la pression concurrentielle de Niki découlant de ces trois fréquences quotidiennes en vertu des conditions actuelles serait dans tous les cas limitée.
- (182) Enfin, il existe de considérables barrières à l'entrée sur cette liaison et, par conséquent, la menace d'une entrée potentielle ne peut pas non plus discipliner OS/LH sur cette liaison. En effet, la liaison VIE-FRA est caractérisée par d'importantes barrières à l'entrée. Une première barrière à l'entrée est l'encombrement des aéroports aux deux extrémités de la liaison VIE-FRA. Tant l'aéroport VIE que l'aéroport FRA connaissent des niveaux élevés d'encombrement. En ce qui concerne l'aéroport VIE, il y a pénurie de créneaux de 7 h 35 à 11 50 et de 16 h à 20 h45, comme expliqué au considérant (118). L'aéroport FRA est encombré toute la journée et les concurrents ont indiqué à l'unanimité que l'accès aux créneaux réclamés à l'aéroport FRA était presque impossible.
- (183) Il faut donc en conclure que, dans le cadre du scénario contrefactuel Air France- KLM aussi, la concentration proposée soulève de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun sur VIE-FRA.

⁹⁰ Voir le considérant (384) ci-dessous.

(iii) Conclusion sur l'analyse concurrentielle de l'opération concernant VIE-FRA

(184) Pour conclure, l'opération proposée suscite de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun sur VIE-FRA, dans le cadre tant de la situation avant la concentration que du scénario contrefactuel Air France-KLM et quelle que soit la définition précise du marché.

e. Les liaisons Vienne-Berlin, Vienne-Düsseldorf, Vienne-Hambourg, Vienne-Hanovre et Vienne-Nuremberg

(185) Sur plusieurs liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne, à savoir les liaisons Vienne-Berlin ([400 000 – 450 000]* passagers O&D et [450 000 – 500 000]* passagers au total), Vienne-Düsseldorf ([450 000 – 500 000]* passagers O&D et [500 000 – 550 000]* passagers au total), Vienne-Hambourg ([350 000 – 400 000]* passagers O&D et [400 000 – 450 000]* passagers au total), Vienne-Hanovre ([200 000 – 250 000]* passagers O&D et [200 000 – 250 000]* passagers au total) et Vienne-Nuremberg ([100 000 – 150 000]* passagers O&D et [100 000 – 150 000]* passagers au total), les parties sont confrontées à une concurrence significative de la part d'Air Berlin en particulier. En effet, comme le montre le tableau ci-dessous pour les saisons IATA hiver 2008/2009 et été 2008, il n'y a aucun problème de concurrence sur ces liaisons en raison des parts de marché limitées des parties (moins de [20-30]* % sur tous les marchés possibles) et de la forte position d'Air Berlin sur le marché.

	Chiffres hiver 08/09				Chiffres été 08			
	Sensibles au facteur temps		Tous les passagers		Sensibles au facteur temps		Tous les passagers	
	Parties	Concurrents	Parties	Concurrents	Parties	Concurrents	Parties	Concurrents
Vienne-Berlin	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Total [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [5-10]* % OS [5-10]* % Total [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Total [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Total [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %
Vienne-Düsseldorf	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Total [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [10-20]* % Total [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Total [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [10-20]* % Total [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %
Vienne-Hambourg	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Total [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [10-20]* % Total [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Total [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [10-20]* % OS [5-10]* % Total [20-30]* %	Air Berlin [70-80]* %
Vienne-Hanovre	LH [5-10]* % OS [5-10]* % Total [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [5-10]* % OS [5-10]* % Total [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [5-10]* % OS [5-10]* % Total [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [0-5]* % OS [5-10]* % Total [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %
Vienne-Nuremberg	LH [0-5]* % OS [5-10]* % Total [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [0-5]* % OS [0-5]* % Total [5-10]* %	Air Berlin [40-50]* % HG [40-50]* %	LH [5-10]* % OS [10-20]* % Total [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %	LH [0-5]* % OS [10-20]* % Total [10-20]* %	Air Berlin [80-90]* %

(186) L'absence de problèmes de concurrence est confirmée par l'enquête de marché, tant durant la phase I que durant la phase II, laquelle n'a pas révélé la moindre préoccupation fondée sur ces liaisons. Bien que quelques agents de voyage et entreprises clientes aient formulé l'une ou l'autre préoccupation, concernant par exemple des possibilités de hausses de prix et de réduction des fréquences, la grande majorité des répondants n'évoque pas le moindre effet de l'opération sur la situation concurrentielle de ces liaisons.

(187) Durant la phase II, la position d'Air Berlin et la proximité des services entre LH/OS et Air Berlin sur les liaisons Vienne-Berlin, Vienne-Düsseldorf, Vienne-Hambourg et Vienne-Hanovre ont été analysées plus en profondeur. La grande majorité des répondants (aussi bien les agents de voyage que les entreprises clientes et les concurrents) ont clairement indiqué qu'ils considéraient Air Berlin comme une solution de remplacement crédible à une entité

issue de la concentration entre LH et OS en termes d'horaires et de fréquences des vols. Cette analyse vaut pour tous les passagers, sensibles ou non au facteur temps. En ce qui concerne les niveaux des services aux aéroports et à bord et les programmes de fidélisation proposés par LH et OS, d'une part, et par Air Berlin et Niki, d'autre part, les avis des répondants étaient variés. Un groupe de répondants considérait que les services proposés par Air Berlin étaient inférieurs à ceux de LH et OS, notamment en raison d'avantages plus limités des programmes de fidélisation d'Air Berlin. Cependant, un autre groupe de répondants considère clairement les services d'Air Berlin comme comparables à ceux proposés par LH et OS. En somme, l'on peut conclure que les répondants à l'enquête de marché perçoivent largement Air Berlin comme une solution de remplacement valide à LH et OS sur ces liaisons.

(188) Par conséquent, l'opération n'entrave pas de manière significative la concurrence effective sur aucune de ces liaisons, quel que soit le scénario contrefactuel retenu.

f. La liaison Munich-Linz

(189) Sur la liaison Munich-Linz (les parties estiment que [50 000 – 60 000]* passagers O&D empruntent cette liaison en avion ou en train), les parties sont les seuls transporteurs aériens présents (LH en tant qu'opérateur exploitant et OS en tant qu'opérateur commercial), mais elles sont confrontées à une forte concurrence de la part des services ferroviaires proposés par Deutsche Bahn et ÖBB sur cette liaison. Outre plusieurs connexions indirectes, Deutsche Bahn et ÖBB offrent en moyenne neuf à dix connexions ferroviaires entre Linz (Hauptbahnhof) et Munich (Hauptbahnhof) par jour, avec un temps de trajet essentiellement inférieur ou égal à 3 h, c'est-à-dire comparable au temps de trajet en avion, qui est d'environ 3 h de centre-ville à centre-ville. L'enquête de marché a confirmé que ces services ferroviaires constituaient une solution de remplacement compétitive viable tant pour les passagers sensibles au facteur temps que pour les passagers non sensibles au facteur temps sur cette paire O&D. Ils appartiennent dès lors au même marché. Compte tenu de la forte position des services ferroviaires sur le marché, qui, selon les estimations des parties, représentent une part de marché supérieure à [90-100]* % pour les passagers aussi bien sensibles que non sensibles au facteur temps, ce qui a largement été confirmé par l'enquête de marché, l'opération proposée ne suscite aucun problème de concurrence sur cette liaison, qu'OS soit considérée comme un entrant potentiel sur cette liaison ou pas.

(190) Par conséquent, l'opération n'entrave pas de manière significative la concurrence effective sur cette liaison, quel que soit le scénario contrefactuel retenu.

g. Liaisons uniquement exploitées par OS et où l'opération pourrait éliminer LH en tant que concurrent potentiel

(191) Sur les liaisons Vienne-Dresde, Vienne-Leipzig, Salzbourg-Düsseldorf, Graz-Düsseldorf, Linz-Düsseldorf, Graz-Stuttgart, Innsbruck-Francfort et Salzbourg-Francfort, seule OS est active en tant qu'opérateur exploitant, tandis que LH ne fait que commercialiser des places sur les vols d'OS dans le cadre de l'entreprise commune de partage des recettes et des pertes des parties. Compte tenu de l'absence de concurrence réelle entre les parties avant la

concentration (du fait de leur coopération dans le cadre de l'entreprise commune), l'opération proposée ne pourrait entraver de manière significative la concurrence effective que si elle entraînait l'élimination de LH en tant que concurrent potentiel.

(192) Néanmoins, l'enquête de marché a révélé que LH ne commencerait à exploiter aucune de ces liaisons en l'absence de coopération avec OS.

(193) D'emblée, il convient de noter que la demande sur toutes ces liaisons est assez limitée (entre [10 000 – 20 000]* et [40 000 – 50 000]* passagers O&D par an). L'enquête de marché a indiqué qu'il n'est pas habituel que des transporteurs en réseau traditionnels commencent à exploiter des liaisons européennes court-courriers d'une taille aussi limitée en concurrence avec un autre opérateur exploitant.⁹¹ Par conséquent, aucune des liaisons actuellement exploitée par OS n'était exploitée en parallèle par LH et OS avant qu'elles ne commencent à coopérer en 2000. En outre, l'auto-évaluation de LH citée au considérant (66) indique que presque toutes les liaisons pertinentes sont trop peu fréquentées pour inciter un autre opérateur à commencer à les exploiter.⁹² Ces conclusions indiquent clairement qu'il ne serait pas économiquement viable pour LH et OS d'être présentes sur ces liaisons en tant qu'opérateurs exploitants.⁹³

(194) En outre, comme expliqué plus en détail ci-après pour chacune des liaisons, une étude des documents internes de LH sur les stratégies d'entrée et d'autres éléments spécifiques aux liaisons confirment que LH ne commencerait à exploiter aucune de ces liaisons en concurrence avec OS.

(i) Vienne-Dresde et Vienne-Leipzig

(195) Les liaisons Vienne-Dresde ([10 000 – 20 000]* passagers O&D et [10 000 – 20 000]* passagers au total) et Vienne-Leipzig ([10 000 – 20 000]* passagers O&D et [20 000 – 30 000]* passagers au total) sont peu fréquentées. La preuve en est qu'OS les combine en tant que liaison avec escale. LH n'exploite qu'une liaison intra-européenne en tant qu'escale depuis 2008⁹⁴ et n'est donc pas susceptible d'adopter la même stratégie qu'OS pour desservir ces liaisons. Le faible trafic local sur ces liaisons indique qu'il est très peu probable qu'elles continuent d'être desservies par OS et LH.

(196) En outre, LH n'a pas de vol international en partance de Dresde ni de Leipzig, mais elle relie plutôt ces deux villes depuis ses plateformes de Munich et Francfort et vers sa base à Düsseldorf. L'improbabilité que LH commence à exploiter ces liaisons est étayée par un document interne de LH qui analyse une éventuelle acquisition d'OS par un autre

91 Voir les réponses à la question 11 du questionnaire de la phase II de l'enquête de marché envoyé aux concurrents.

92 Voir le document intitulé «LH/AUA Self-Assessment», p. 4, 6-8. [...]*

93 Les parties font également valoir que, sur plusieurs liaisons actuellement exploitées par OS, OS quitterait la liaison en l'absence de l'opération, et ce pour plusieurs raisons [...]*.

94 Voir la réponse à la question 3 de la demande d'informations adressées à LH le 4 juin 2009.

transporteur et dont il ressort clairement que LH ne commencera pas à exploiter la liaison Vienne-Leipzig. [...]»⁹⁵

(197) La filiale de LH, 4U, qui exploite déjà des liaisons depuis l'aéroport de Dresde, a déjà analysé une étude d'investissement de l'aéroport de Dresde en avril 2006, dans laquelle son entrée sur la liaison Vienne-Dresde est abordée. 4U n'a mis ces projets à exécution ni en 2006 ni plus tard, ce qui confirme l'affirmation des parties selon laquelle 4U ne considère pas qu'il serait commercialement rentable d'exploiter cette liaison.⁹⁶

(ii) Salzbourg-Düsseldorf, Graz-Düsseldorf, Linz-Düsseldorf

(198) Les liaisons Salzbourg-Düsseldorf ([20 000 – 30 000]* passagers O&D et [20 000 – 30 000]* passagers au total), Graz-Düsseldorf ([30 000 – 40 000]* passagers O&D et [30 000 – 40 000]* passagers au total) et Linz-Düsseldorf ([30 000 – 40 000]* passagers O&D et [30 000 – 40 000]* passagers au total) sont peu fréquentées. Le faible trafic local sur ces liaisons indique dès lors qu'il ne serait pas économiquement viable pour LH et OS d'être présentes sur ces liaisons en tant qu'opérateurs exploitants. Cette analyse est étayée par le fait qu'OS exploite la liaison Linz-Düsseldorf en tant qu'étape pour les liaisons Salzbourg-Linz-Düsseldorf et Graz-Linz-Düsseldorf, afin de combiner la demande de connexions vers Düsseldorf.

(199) Il convient également de noter qu'il est très rare que LH exploite des liaisons depuis Düsseldorf en-deçà de [40 000 – 50 000]* passagers O&D sur lesquelles un concurrent est présent.⁹⁷ En outre, un document interne de LH comparant l'importance des destinations depuis Düsseldorf place Graz, Linz et Salzbourg assez bas dans le classement ([...])⁹⁸ et un autre document interne de LH explique que [LH n'exploiterait pas ces liaisons]* si OS était acquise par un autre transporteur.⁹⁹

(200) La filiale de LH, 4U, qui exploite déjà des liaisons depuis l'aéroport de Salzbourg, ne devrait pas commencer à exploiter la liaison Salzbourg-Düsseldorf puisqu'elle ne propose actuellement aucun vol depuis l'aéroport DUS et n'a jamais procédé à une étude d'investissement concernant cette liaison.¹⁰⁰

(iii) Graz-Stuttgart

(201) La liaison Graz-Stuttgart ([30 000 – 40 000]* passagers O&D et [30 000 – 40 000]* passagers au total) est desservie par OS depuis avril 2009, alors qu'elle était auparavant desservie par LH. [...]»¹⁰¹

95 Document interne de LH [...].*

96 Voir la réponse de LH à la demande d'informations du 30 juillet 2009 et la correspondance ultérieure du 5 août 2009.

97 Voir la réponse de LH à la demande d'informations du 10 juin 2009.

98 Document interne de LH [...].*

99 Document interne de LH [...].*

100 Voir la réponse de LH à la demande d'informations du 30 juillet 2009.

101 [...].*

(202) Outre OS, la compagnie aérienne locale Robin Hood, qui est basée à Graz, est aussi active sur cette liaison, qu'elle a commencé à exploiter en novembre 2008 avec un petit appareil. Compte tenu du trafic relativement faible sur cette liaison et de la présence de deux opérateurs exploitants, il est peu probable qu'il soit économiquement viable pour LH et OS d'être présentes en tant qu'opérateurs exploitants sur cette liaison.¹⁰²

(203) La filiale de LH, 4U, qui exploite déjà des liaisons depuis l'aéroport STR, ne devrait pas commencer à exploiter cette liaison, puisqu'elle ne propose actuellement aucun vol depuis l'aéroport de Graz [...]*.¹⁰³

(iv) Innsbruck-Francfort

(204) La liaison Innsbruck-Francfort ([20 000 – 30 000]* passagers O&D et [60 000 – 70 000]* passagers au total) est relativement peu fréquentée. Par conséquent, il ressort d'un document interne de LH qu'en raison de [...]*, LH ne commencerait pas à exploiter cette liaison si OS était acquise par un autre transporteur.¹⁰⁴ Il s'ensuit que cette liaison ne devrait être exploitée de manière durable ni par LH, ni par OS.

(205) Il est peu probable que la filiale de LH, 4U, commence à exploiter cette liaison, dès lors qu'elle n'a d'activité à aucune des extrémités de cette liaison et que [...]*.¹⁰⁵

(v) Salzbourg-Francfort

(206) La liaison Salzbourg-Francfort ([40 000 – 50 000]* passagers O&D et [100 000 – 150 000]* passagers au total) est la plus fréquentée de toutes les liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne qui ne soit desservie que par OS. [...]*.¹⁰⁶

(207) Cependant, un document interne de LH explique que LH ne commencerait pas à exploiter cette liaison en cas d'acquisition éventuelle d'OS par un autre transporteur [...]*.¹⁰⁷ Cette conclusion est confirmée par les informations reçues durant l'enquête de marché, selon lesquelles Salzbourg se situe dans la zone de chalandise de l'aéroport MUC.¹⁰⁸

(208) La filiale de LH, 4U, qui exploite déjà des liaisons depuis l'aéroport de Salzbourg, ne devrait pas commencer à exploiter cette liaison dès lors qu'elle n'effectue actuellement

102 De même, dans un scénario où cette liaison resterait desservie par OS, il est peu probable qu'OS l'exploite en l'absence de coopération avec LH, compte tenu de la présence de deux opérateurs exploitants et du fait que la seule liaison internationale depuis Graz desservie par OS fait partie de l'entreprise commune (Graz-Düsseldorf, mis à part quelques liaisons touristiques en Grèce desservies par Lauda Air).

103 Voir la réponse de LH à la demande d'informations du 30 juillet 2009.

104 Document interne de LH [...]*

105 Voir la réponse de LH à la demande d'informations du 30 juillet 2009.

106 [...]*

107 Document interne de LH [...]*

108 Voir la réponse de l'aéroport MUC à la question 12 du questionnaire adressé aux aéroports lors de la phase I de l'enquête de marché.

aucun vol depuis l'aéroport FRA et qu'elle n'a jamais effectué d'étude d'investissement concernant cette liaison.¹⁰⁹

(vi) Conclusion

(209) L'on peut donc en conclure qu'en raison de la faible demande sur toutes les liaisons mentionnées aux points (i) à (v) ci-dessus et sur la base d'une analyse des documents internes pertinents de LH concernant les stratégies d'entrée et d'autres éléments spécifiques aux liaisons, il est peu probable que LH commence à exploiter une de ces liaisons. Par conséquent, l'élimination de LH en tant que concurrent potentiel n'entrave pas de manière significative la concurrence effective, quel que soit le scénario contrefactuel retenu.¹¹⁰

h. Liaisons uniquement exploitées par LH et où l'opération pourrait éliminer OS en tant que concurrent potentiel

(210) Seule LH est active en tant qu'opérateur exploitant sur les liaisons Innsbruck-Hambourg, Klagenfurt-Munich, Graz-Francfort, Graz-Munich et Linz-Francfort, tandis qu'OS ne fait que commercialiser des places sur ces vols dans le cadre de l'entreprise commune entre les parties. Compte tenu de l'absence de concurrence réelle entre les parties avant la concentration, l'opération proposée ne pourrait entraver de manière significative la concurrence effective que si elle entraînait l'élimination d'OS en tant que concurrent potentiel sur ces liaisons.

(211) Néanmoins, l'enquête de marché a révélé qu'OS ne commencerait à exploiter aucune de ces liaisons en l'absence de coopération avec LH.

(212) En effet, la demande sur ces liaisons est souvent relativement faible et aucune des liaisons actuellement desservies par LH (à l'exception de Graz-Francfort) n'était desservie par les deux parties avant qu'elles ne commencent à coopérer en 2000. [...] ¹¹¹ Ces constatations indiquent clairement qu'il ne serait pas économiquement viable pour LH et OS d'être présentes sur ces liaisons en tant qu'opérateurs exploitants.

(213) Par ailleurs, aucune de ces liaisons n'est mentionnée dans un document interne d'OS définissant les mesures de restructuration à prendre si OS devait rester indépendante,¹¹² ce qui est cohérent avec le fait qu'OS n'a de plateforme à aucune des extrémités de ces liaisons. Ces éléments étayaient le fait qu'OS ne commencerait à exploiter aucune de ces liaisons en l'absence de coopération avec LH.

109 Voir la réponse de LH à la demande d'informations du 30 juillet 2009.

110 Cette conclusion n'est pas altérée par le fait que la plupart de ces liaisons soient exploitées de façon rentable par OS ces dernières années. En effet, Graz-Düsseldorf, Düsseldorf-Linz, Dresde-Vienne, Francfort-Salzburg et Stuttgart-Graz ont été exploitées de façon rentable ces dernières années, tandis qu'Innsbruck-Francfort, Düsseldorf-Salzburg et Vienne-Leipzig ont enregistré des pertes au cours d'une ou plusieurs des dernières années; voir la réponse des parties à la question 9 de la demande d'informations du 27 avril 2009.

111 [...]*

112 Document d'OS [...]*

(214) En outre, OS fait valoir qu'étant donné sa situation financière, elle se concentrerait sur les liaisons présentant des taux de trafic élevés, ce qui soutient le fait qu'elle ne commencerait à exploiter aucune des liaisons en question. Dans le droit fil de cette affirmation, OS semble avoir décidé de supprimer plusieurs appareils à 50 places pour les remplacer partiellement par des appareils plus grands de la flotte existante d'OS.¹¹³

(215) Outre ces observations à caractère général, une analyse des documents internes d'OS sur les stratégies d'entrées et d'autres éléments spécifiques aux liaisons confirment qu'OS ne commencerait pas à exploiter ces liaisons en concurrence avec LH.

(i) Klagenfurt-Munich et Innsbruck-Hambourg

(216) Les liaisons Klagenfurt-Munich ([0 – 10 000]* passagers O&D et [10 000 – 20 000]* passagers au total) et Innsbruck-Hambourg ([0 – 10 000]* passagers O&D et [0 – 10 000]* passagers au total, une liaison saisonnière) sont peu fréquentées.

(217) Depuis l'aéroport de Klagenfurt, OS ne dessert actuellement que Vienne (elle a cessé d'exploiter la liaison Klagenfurt-Francfort en avril 2008), ce qui montre que l'aéroport de Klagenfurt ne revêt pas une importance stratégique pour les vols internationaux d'OS. En ce qui concerne la liaison Innsbruck-Hambourg, il convient de noter que Transavia a commencé à l'exploiter en décembre 2008 avec cinq fréquences hebdomadaires en hiver et que TUIfly a annoncé un service direct en hiver à compter de la saison hiver 2009/2010. Par conséquent, plusieurs opérateurs seront dès lors actifs sur cette liaison et il est donc peu probable qu'OS commence à exploiter cette liaison peu fréquentée en tant qu'opérateur supplémentaire. Pour ces raisons, il est peu probable qu'OS commence à exploiter ces deux liaisons en l'absence de coopération avec LH.

(ii) Francfort-Graz et Graz-Munich

(218) Dans le cas de la liaison Francfort-Graz ([50 000 – 60 000]* passagers O&D et [100 000 – 150 000]* passagers au total), le trafic local peut supporter l'exploitation de deux transporteurs, tandis que le trafic local est plus limité dans le cas de la liaison Graz-Munich ([10 000 – 30 000]* passagers O&D et [80 000 – 90 000]* passagers au total/an).¹¹⁴

(219) Néanmoins, une analyse des liaisons qu'OS a commencé à exploiter dernièrement montre clairement qu'il est peu probable qu'OS commence à exploiter la liaison Francfort-Graz ou la liaison Munich-Graz: en effet, la dernière entrée d'OS depuis Graz remonte à 2003 (la liaison Graz-Düsseldorf dans le cadre de l'entreprise commune avec LH). Plus récemment,

113 Voir la réponse d'OS à la demande d'informations du 5 août 2009; voir aussi <http://www.nur-flug-tours.de/news/airlinenews-8140.htm>. À cet égard, il convient aussi de noter qu'à l'exception de la liaison Graz-Francfort, les liaisons Graz-Munich, Innsbruck-Hambourg, Klagenfurt-Munich et Linz-Francfort ont enregistré des pertes au cours d'une ou plusieurs des années précédentes; voir la réponse des parties à la question 9 de la demande d'informations du 27 avril 2009.

114 Il est à noter qu'avant la coopération entre les parties, la liaison Francfort-Graz était exploitée par la compagnie régionale Tyrolean Airways, qu'OS a acquise en 1998, peu avant que LH et OS ne commencent à coopérer. Les parties font valoir qu'il était normal de transférer les activités de Tyrolean Airways à LH en vertu de leur coopération.

OS a surtout commencé à exploiter des liaisons reliant Vienne à une destination à l'Est, [...]*.¹¹⁵ Commencer à exploiter la liaison Francfort-Graz ou la liaison Munich-Graz ne correspondrait donc pas à la stratégie d'entrée d'OS. Par ailleurs, une analyse des entrées récentes d'OS a révélé qu'il est très rare qu'OS ne commence à exploiter des liaisons intra-européennes en concurrence avec des opérateurs existants.¹¹⁶

(iii) Francfort-Linz

(220) Pour des raisons semblables, il est aussi peu probable qu'OS ne commence à exploiter la liaison Linz-Francfort ([40 000 – 50 000]* passagers O&D et [100 000 – 150 000]* passagers au total) en l'absence de coopération avec LH. Tandis que le trafic local est plutôt limité et qu'il n'est donc pas certain que cette liaison puisse supporter la présence de deux opérateurs exploitants, il convient de rappeler qu'avant que la coopération des parties ne débute en 2000, seule une des parties était active sur cette liaison. La dernière entrée d'OS impliquant l'aéroport de Linz remonte à 2003 (Düsseldorf-Linz-Graz/Salzburg, c'est-à-dire en tant qu'escale) et une analyse des liaisons qu'OS a commencé à exploiter ces dernières années a montré qu'OS avait surtout commencé à exploiter des liaisons reliant Vienne à une destination à l'Est, [...]*.

(iv) Conclusion

(221) L'on peut donc en conclure qu'en raison de la faible demande sur toutes ces liaisons et sur la base d'une analyse des documents internes pertinents d'OS concernant les stratégies d'entrée et d'autres éléments spécifiques aux liaisons, l'opération n'élimine OS en tant que concurrent potentiel sur aucune de ces liaisons et, partant, n'entrave pas de manière significative la concurrence effective, quel que soit le scénario contrefactuel retenu.

(222) Dès lors que l'opération proposée n'entraîne pas l'élimination de la concurrence potentielle sur aucune des liaisons qu'OS exploite actuellement, pas plus que sur les liaisons desservies pour l'instant uniquement par LH, elle ne soulève aucun problème de concurrence, quel que soit le scénario contrefactuel retenu.

(2) Liaisons entre l'Autriche et la Suisse

(223) Il existe des «chevauchements» directs-directs entre OS et LX, la filiale de LH, sur les liaisons suivantes entre l'Autriche et la Suisse:

(i) Vienne-Bâle: desservie par OS; LX commercialise des places en vertu d'un partage de codes;

115 [Documents internes d'OS]*

116 Voir la réponse d'OS à la question 7 de la demande d'informations du 4 juin 2009 et à la question 2 de la demande d'informations du 10 juin 2009, selon lesquelles - mis à part des liaisons saisonnières et la liaison Vienne-Luxembourg qui était auparavant exploitée par OS en tant que liaison avec escale via Strasbourg - OS n'a commencé à exploiter que la liaison Vienne-Bâle (35 000 passagers O&D et 45 000 passagers au total l'année de son entrée) en présence d'une concurrence existante.

(ii) Vienne-Genève: desservie par OS; LX commercialise des places en vertu d'un partage de codes;

(iii) Vienne-Zurich: desservie par LX et OS, qui partagent également des codes.

(224) En ce qui concerne la liaison Vienne-Genève (ci-après «VIE-GVA») et la liaison Vienne-Bâle (ci-après «VIE-BSL»), LX n'exploite pas ces liaisons, mais elle commercialise des places en vertu d'un accord de partage de codes avec OS. Les parties prétendent que, sur ces deux liaisons, l'accord de partage de codes supprime la concurrence entre LX et OS et qu'il n'existe pas de concurrence résiduelle.

(225) D'après la partie notificante, l'accord de partage de codes entre LX et OS est un accord standard «à vente libre» (aussi «sans barrière»). La partie notificante fait valoir que l'opérateur commercial n'a pas son propre nombre de sièges réservé sur l'appareil en question. En lieu et place, en vertu d'un accord de partage de codes «à vente libre», l'opérateur commercial a un accès électronique en temps réel au nombre de sièges disponibles de l'opérateur exploitant. Cela signifie qu'avant de confirmer une réservation sur le vol en question, le transporteur commercial doit s'assurer qu'il reste un siège disponible dans la catégorie appropriée. Le transporteur exploitant conserve le contrôle du nombre de sièges afin de garantir que le transporteur commercial ne remplit pas l'appareil de trafic à faible rendement (c'est-à-dire des billets bon marché soumis à restriction en classe économique pour les passagers O&D) si ces réservations réduisent le nombre de passagers à rendement plus élevé que le transporteur exploitant pourrait sinon attirer (à savoir les passagers O&D ou en correspondance en classe affaires). À cette fin, il établit une «cartographie» des catégories de tarification respectives des transporteurs et donne à l'opérateur commercial un accès aux sièges dans la catégorie de tarification correspondante sur la base du principe «premier arrivé, premier servi». Ainsi, le transporteur commercial reçoit le même traitement en termes d'accès aux sièges sur le vol, sans toutefois saper le système de gestion du rendement du transporteur exploitant.

(226) Dans le cadre des accords standards de partage de codes à vente libre, l'opérateur commercial reste libre de fixer ses tarifs, sans préjudice du processus de «cartographie» qui aligne les catégories de réservation de l'opérateur commercial et de l'opérateur exploitant. En règle générale, l'opérateur exploitant conserve les recettes du secteur en question et paie une commission à l'opérateur commercial. Pour les vols directs sur la liaison en question, les recettes pertinentes sont le tarif de l'opérateur commercial pour lequel des billets ont été émis. Pour les vols indirects (par exemple la liaison Genève-Vienne-Tel Aviv), une partie du tarif pour lequel des billets ont été émis pour l'ensemble du trajet est adaptée proportionnellement au secteur pour lequel des codes sont partagés (par exemple la liaison VIE-GVA) sur la base des principes généraux de l'industrie ou d'un accord spécifique entre les opérateurs (les «accords spéciaux relatifs à des quotes-parts»). L'opérateur commercial vend des places sur le vol de l'opérateur exploitant exclusivement sur son propre code.

a. La liaison Vienne-Bâle

- (227) Le nombre total de passagers sur la liaison VIE-BSL en 2008 était approximativement de [40 000 – 50 000]*, dont [30 000 – 40 000]* étaient des passagers O&D. Sur VIE-BSL, les parties ne sont pas confrontées à la concurrence d'un autre opérateur exploitant. L'accord d'entreprise commune entre LH et OS ne couvre pas les activités de LX et, par conséquent, il ne concerne pas les liaisons entre l'Autriche et la Suisse. Cette liaison est actuellement desservie par OS, tandis que LX commercialise des places sur les vols d'OS en vertu d'un accord de partage de codes à vente libre. L'enquête de marché a indiqué qu'il n'y avait qu'une concurrence limitée, voire pas de concurrence entre OS et LX du fait de leur accord de partage de codes.
- (228) Tandis que des documents internes de LH montrent que LH envisagerait de commencer à exploiter cette liaison si OS était acquise par Air France-KLM¹¹⁷ et qu'une autre analyse des documents destinés au conseil d'administration de Swiss concernant le «Point sur la situation et les perspectives pour Bâle»¹¹⁸ laissent penser que Swiss envisageait sans doute d'ajouter un autre avion à sa base de Bâle, il semble peu probable que la filiale de LH, LX, commence à exploiter cette liaison. Cette liaison est actuellement empruntée par [30 000 – 40 000]* passagers O&D et [40 000 – 50 000]* passagers au total. Étant donné que l'aéroport de Bâle n'est pas une plateforme de LX, elle ne pourrait s'appuyer sur aucun trafic d'apport important et il est donc peu probable que cette liaison soit suffisamment fréquentée pour supporter deux transporteurs, qui devraient se partager le nombre actuel de passagers O&D (même s'il est probable que Swiss puisse générer de son côté une demande supplémentaire sur cette liaison).¹¹⁹ Ce point de vue est confirmé par l'analyse de la rentabilité de LX que la Commission a réclamée durant la phase II [...]*.¹²⁰ Le point sur la situation de Bâle indique également qu'«à la lumière des résultats insatisfaisants de la première année et de l'issue incertaine des résultats de 2008, il convient de se demander si une augmentation des capacités devrait déjà être envisagée» [traduction libre]. Étant donné les conditions économiques actuellement difficiles, lesquelles ont aussi caractérisé l'année 2008, il s'ensuit qu'il est peu probable que Swiss base un autre avion à l'aéroport de Bâle dans un avenir proche.
- (229) La conclusion selon laquelle la liaison VIE-BSL n'est pas assez fréquentée pour supporter deux transporteurs est aussi étayée par des documents internes d'OS indiquant qu'OS cesserait de l'exploiter en cas de réduction de ses activités dans un scénario où elle resterait autonome, ce qui est confirmé également par l'affirmation d'OS selon laquelle cette liaison enregistre des pertes [...]*.¹²¹
- (230) Il s'ensuit que l'opération n'est pas susceptible d'éliminer LX en tant que concurrent potentiel sur cette liaison qui est actuellement desservie par OS. Dès lors que l'opération n'entraîne donc pas l'élimination d'un concurrent potentiel sur cette liaison, elle n'entrave

117 Document interne de LH [...]*

118 Conseil d'administration, 4.4. 2008, Point sur la situation et perspectives pour Bâle.

119 Par ailleurs, si deux opérateurs devaient se livrer concurrence sur cette liaison, les prix devraient obligatoirement baisser, ce qui diminue encore l'intérêt de commencer à exploiter cette liaison.

120 [...]*

121 Présentation d'OS [...]*

pas de manière significative la concurrence effective, quels que soient le scénario contrefactuel ou la définition précise du marché.

b. Vienne-Genève

- (231) En 2008, quelques [100 000 – 150 000]* passagers ont emprunté la liaison VIE-GVA, dont [60 000 – 70 000]* étaient des passagers O&D. La liaison est desservie par OS tandis que LX commercialise des places sur ses vols en vertu de l'accord de partage de codes expliqué en détail ci-dessus.
- (232) La liaison est desservie par OS tandis que LX n'est qu'opérateur commercial. À la lumière de l'équilibre commercial entre l'opérateur exploitant et l'opérateur commercial en vertu de ces accords de partage de codes, il semble exister une concurrence résiduelle limitée entre les parties sur VIE-GVA et que l'opérateur commercial n'a qu'une capacité et un intérêt limités à livrer une concurrence agressive à l'opérateur exploitant pour le trafic O&D. Ce point de vue a été confirmé par l'enquête de marché, qui a montré que LX et OS n'étaient actuellement concurrentes que dans une mesure très limitée sur cette liaison.
- (233) Il ressort d'un document interne de LH que, si OS était acquise par Air France/KLM, LH envisagerait de commencer à exploiter VIE-GVA avec [...] fréquences hebdomadaires pour autant que le justifie [...].¹²² La Commission a donc cherché à déterminer s'il existerait une demande suffisante pour que LX commence à exploiter cette liaison à l'avenir.
- (234) Ces dernières années, LX a réduit sensiblement ses activités depuis l'aéroport de Genève (ci-après «l'aéroport GVA») au profit de sa plateforme à l'aéroport de Zurich (ci-après «l'aéroport ZRH»). Depuis 2005, sa stratégie consiste à favoriser l'aéroport ZRH en tant que plateforme et à limiter ses activités depuis l'aéroport GVA. Entre 2002 (la première année de pleine exploitation de LX) et 2006 (la première année de rentabilité de LX, après son acquisition par LH et une transformation radicale), LX a encore réduit ses activités depuis l'aéroport GVA. Le nombre total d'avions de LX a été réduit de 50 %, le nombre de liaisons intra-européennes depuis l'aéroport GVA a été réduit de 60 % et le nombre de vols vers/depuis GVA a été réduit de 64 %. Aujourd'hui, LX n'a que quatre ou cinq appareils basés à l'aéroport GVA (sur les 100 appareils qu'elle a basés en Suisse, principalement à Zurich) et maintient un niveau minimal d'activité à l'aéroport GVA de façon à conserver son image de transporteur national suisse.
- (235) En outre, durant la phase II de l'enquête de marché, LH a fourni une analyse de la rentabilité des onze liaisons intra-européennes desservies par LX depuis l'aéroport GVA, [...]*. Il convient de noter en particulier que deux de ces liaisons [...] présentent une part importante d'O&D de plus de 100 000 passagers et, pourtant, elles enregistrent des pertes considérables. Il semble dès lors qu'il ne serait pas rentable pour LX de commencer à exploiter la liaison VIE-GVA, puisque LX et OS devraient se partager le trafic total de [100 000 – 150 000]* passagers (dont [60 000 – 70 000]* passagers O&D). Par ailleurs, les

122 Présentation de LH intitulée [...]*.

prix devraient être réduits du fait de la présence de deux transporteurs concurrents sur cette liaison.

- (236) Sur la base de ce qui précède, il convient de conclure que LX n'est pas susceptible d'entrer sur le marché en l'absence de concentration. Il s'ensuit que l'opération n'est pas susceptible d'éliminer LH/LX en tant que concurrent potentiel sur cette liaison qui est actuellement desservie par OS. Par conséquent, l'opération n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective sur le marché commun concernant VIE-GVA, quels que soient le scénario contrefactuel ou la définition précise du marché.

c. La liaison Vienne-Zurich

- (237) Chaque année, quelque [500 000 – 550 000]* passagers aériens empruntent la liaison Vienne-Zurich (ci-après «VIE-ZRH»), dont [300 000 – 350 000]* sont des passagers O&D. Tant OS que LX exploitent cette liaison. Elles partagent aussi des codes sur leurs vols sur cette liaison.

- (238) Sur VIE-ZRH, LX exploite actuellement 28 fréquences hebdomadaires et OS 27 fréquences hebdomadaires. Niki est leur seule concurrente et exploite 18 fréquences hebdomadaires, quoiqu'avec des avions plus grands. Niki exploite trois fréquences quotidiennes en semaine, une fréquence quotidienne le samedi et une fréquence quotidienne le dimanche. Depuis son entrée sur cette liaison en 2004, Niki a augmenté ses fréquences hebdomadaires de 12 à 18 et, en relativement peu de temps, elle a pu augmenter sa part de marché de manière significative.

- (239) D'après les estimations des parties, la structure du marché sur la liaison VIE-ZRH durant la saison été 2008 et la saison hiver 2008/2009 était la suivante:

Compagnie	Chiffres été 08 sur VIE-ZRH		Chiffres hiver 08/09 sur VIE-ZRH	
	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers
LX	[10-20]* %	[20-30]* %	[10-20]* %	[20-30]* %
OS	[10-20]* %	[10-20]* %	[10-20]* %	[10-20]* %
Parts de marché cumulées	[30-40]* %	[30-40]* %	[30-40]* %	[30-40]* %
Niki	[60-70]* %	[60-70]* %	[60-70]* %	[50-60]* %
Air Berlin	0 %	0 %	0 %	[5-10]* %
Autres	0 %	0 %	0 %	[0-5]* %

Source: estimations des parties sur la base des données MIDT¹²³

123 LH a estimé les parts de marché pour certains transporteurs aériens dont les réservations ne sont pas reflétées dans les données MIDT (tels que 4U, Niki, SkyEurope, etc.) sur la base de données publiées par l'Office allemand des statistiques ou d'autres informations disponibles au public concernant les horaires, les fréquences et les appareils utilisés, voir les paragraphes 336 à 347 du formulaire CO. Les parties n'ont pas fourni de façon cohérente des estimations pour toutes les compagnies aériennes qui ne sont couvertes que partiellement par les données MIDT.

- (240) Sur la base de l'enquête de marché, la Commission a tenté de reconstruire le marché pour tous les passagers durant la saison été IATA 2008 et la saison hiver 2008/2009. Les parts de marché sont fondées sur les données relatives aux passagers transportés.¹²⁴

Chiffres sur VIE-ZRH: tous les passagers		
Compagnie aérienne	Chiffres été 08	Chiffres hiver 08/09
LX	[40-50] %	[30-40] %
OS	[20-30] %	[10-20] %
Parts de marché cumulées	[60-70] %	[50-60] %
Niki (y compris Air Berlin)	[30-40] %	[40-50] %

- (241) L'enquête de marché a révélé que LX et OS se livraient une concurrence limitée sur cette liaison.
- (242) En ce qui concerne la position de Niki sur VIE-ZRH, un nombre considérable d'entreprises clientes considèrent Niki comme une solution de remplacement crédible à LH/OS pour les clients sensibles au facteur temps et considèrent les fréquences, les horaires des vols et les prix de Niki comme attrayants. En outre, la grande majorité des agents de voyage considèrent Niki comme une solution de remplacement crédible pour les passagers sensibles au facteur temps. Par conséquent, Niki semble être, dans une certaine mesure, une solution de remplacement crédible pour les passagers tant sensibles que non sensibles au facteur temps.
- (243) La conclusion selon laquelle Niki exerce une pression sur les parties à la concentration est confirmée par une analyse supplémentaire des réservations réalisée durant la phase II.
- (244) Il ressort de cette analyse que Niki est le plus important transporteur pour le segment non sensible au facteur temps, qui semble en règle générale réserver bien avant le départ, tandis qu'elle semble exercer une pression considérable sur les parties en ce qui concerne les passagers sensibles au facteur temps, qui effectuent leurs réservations peu avant la date de départ, ce qui est cohérent avec les conclusions de l'analyse qualitative.
- (245) La conclusion selon laquelle Niki exerce, dans une mesure considérable, une pression crédible en ce qui concerne les passagers sensibles au facteur temps est confirmée par la comparaison des prix moyens des billets achetés par les passagers qui réservent peu avant la date de départ sur les vols des trois transporteurs. Les prix de Niki semblent plus ou moins comparables à ceux de Swiss et, pour certains mois, les billets de Niki apparaissent en moyenne plus chers. En outre, comparés à ceux d'OS, les billets de Niki sont toujours plus chers, bien que la différence ne soit que mince.
- (246) Outre ces analyses quantitative et qualitative qui montrent que Niki exerce une pression concurrentielle considérable sur les parties, il convient de rappeler que la liaison VIE-ZRH a

124 La comparabilité des données collectées durant l'enquête de marché auprès des différentes compagnies peut être affectée par des méthodes de collecte des données possiblement différentes. En particulier, les parties ont fourni différentes séries de «données sur les passagers transportés».

déjà été examinée dans la décision précédente sur la concentration entre Lufthansa et Swiss¹²⁵, dans laquelle la Commission a autorisé l'acquisition de LX par LH moyennant des solutions consistant en l'octroi de créneaux horaires sur plusieurs liaisons. Concernant la liaison VIE-ZRH, LH s'est engagée à octroyer les créneaux horaires nécessaires pour qu'un nouvel opérateur puisse exploiter jusqu'à quatre fréquences quotidiennes. Cette solution restera en place pour cette liaison après la concentration.

(247) La possibilité d'obtenir des créneaux dans le cadre des solutions visées dans la décision Lufthansa/Swiss abaisse considérablement les barrières à l'entrée qui, sinon, existeraient du fait de l'encombrement de l'aéroport VIE et de l'aéroport ZRH. En ce qui concerne notamment l'aéroport ZRH, il existe des contraintes en termes de piste aux heures de pointe et la plupart des heures de pointe sont totalement encombrées. Les heures de pointe pour les arrivées durent de 6 h à 6 h 55, de 8 h à 8 h 55, de 11 h à 11 h 55, de 16 h à 16 h 55, de 19 h à 19 h 55 et de 21 h à 21 h 55, et les heures de pointe pour les départs durent de 7 h à 7 h 55, de 9 h à 9 h 55, de 12 h à 12 h 55 et de 17 h à 17 h 55. Il s'ensuit que les solutions de la décision Lufthansa/Swiss, qui resteront applicable, faciliteront grandement l'entrée sur cette liaison.¹²⁶ Ces solutions permettent non seulement à de nouveaux opérateurs de commencer à exploiter cette liaison, mais aussi à Niki d'augmenter encore ses fréquences sur cette liaison, ce qui renforcerait sa position sur le marché, notamment pour les passagers sensibles au facteur temps.

(248) Par conséquent, compte tenu de la pression concurrentielle exercée par Niki et des barrières réduites à l'entrée sur VIE-ZRH conformément aux solutions prévues dans la décision Lufthansa/Swiss, lesquelles resteront d'application après l'opération proposée, l'opération n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective, quels que soient le scénario contrefactuel ou la définition précise du marché.

(3) *La liaison Vienne-Bruxelles*

(249) En ce qui concerne la liaison Vienne-Bruxelles (ci-après «VIE-BRU»), empruntée par quelque [250 000 – 300 000]* passagers O&D [350 000 – 400 000]* passagers au total en 2008, OS exploite cinq fréquences quotidiennes en semaine et trois et quatre fréquences le samedi et le dimanche, respectivement. Durant la saison été IATA 2008, SN a exploité 3 fréquences quotidiennes en semaine et 1 et 2 fréquences le samedi et le dimanche, respectivement, pour un total de 18 fréquences hebdomadaires. Durant la saison hiver IATA 2008/09, SN a exploité 21 fréquences hebdomadaires et exploitera aussi ces fréquences lors de la prochaine saison hiver. SkyEurope, un transporteur à bas coûts, a commencé à exploiter cette liaison en mars 2007 et propose une fréquence quotidienne, quoiqu'avec des avions plus grands. Le 22 juin 2009, Sky Europe a déposé son bilan. Elle

125 Voir l'affaire n° COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss.

126 Il est à noter que Niki a commencé à exploiter VIE-ZRH avec des créneaux obtenus selon la procédure normale d'attribution des créneaux horaires en 2004, c'est-à-dire avant que les solutions de la décision Lufthansa/Swiss ne prennent effet.

reste toutefois active sur cette liaison et semblerait avoir récemment reçu des fonds supplémentaires.¹²⁷

- (250) Il convient de noter que FR a commencé à relier les aéroports secondaires, à savoir l'aéroport BTS et l'aéroport CRL en avril 2009, avec trois fréquences hebdomadaires.
- (251) En ce qui concerne le scénario contrefactuel pertinent, SN et OS sont actuellement concurrentes sur VIE-BRU. OS et SN n'ont aucun accord bilatéral ni d'alliance concernant cette liaison.
- (252) Selon les estimations des parties, la structure du marché se présente comme suit:¹²⁸

Compagnie aérienne	Chiffres été 08 sur VIE-BRU		Chiffres hiver 08/09 sur VIE-BRU	
	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers
SN	[0-5]* %	[20-30]* %	[0-5]* %	[20-30]* %
OS	[50-60]* %	[30-40]* %	[60-70]* %	[40-50]* %
BMI	[0-5]* %	0 %	[0-5]* %	[0-5]* %
Parts de marché cumulées	[50-60]* %	[50-60]* %	[60-70]* %	[60-70]* %
SkyEurope	[40-50]* %	[40-50]* %	[30-40]* %	[30-40]* %

Source: estimations des parties sur la base des données MIDT.

- (253) Les parts de marché combinées des parties pour les passagers sensibles au facteur temps semblent avoir été sous-estimées, dès lors que les parties ont fondé leurs estimations de parts de marché sur une distinction entre les billets en classe affaires et les billets en classe économique, alors que SN ne propose pas de billets en classe affaires, mais uniquement des billets flexibles en classe économique. La réponse de SN suggère aussi que SN vend une part importante de billets entièrement flexibles en classe économique. Étant donné que de nombreuses entreprises clientes considèrent les billets entièrement flexibles comme adaptés à leurs besoins à la lumière des contraintes de temps, ces billets devraient aussi être considérés comme appartenant au marché des passagers sensibles au facteur temps. Par ailleurs, la part de marché de SkyEurope pour les passagers sensibles au facteur temps fournie par les parties semble très surestimée.
- (254) Le tableau ci-dessous illustre les parts de marché des parties et de leurs concurrents sur la liaison VIE-BRU, telles que basées sur l'enquête de marché:¹²⁹

127 Voir: http://www.ftd.de/unternehmen/handel_dienstleister/:Angeschlagene-Fluglinie-SkyEurope-findet-Investor/547636.html.

128 LH a estimé les parts de marché pour certains transporteurs aériens dont les réservations ne sont pas reflétées dans les données MIDT (tels que 4U, Niki, SkyEurope, etc.) sur la base de données publiées par l'Office allemand des statistiques ou d'autres informations disponibles au public concernant les horaires, les fréquences et les appareils utilisés, voir les paragraphes 336 à 347 du formulaire CO. Les parties n'ont pas fourni de façon cohérente des estimations pour toutes les compagnies aériennes qui ne sont couvertes que partiellement par les données MIDT.

129 La comparabilité des données collectées durant l'enquête de marché auprès des différentes compagnies peut être affectée par des méthodes de collecte des données possiblement différentes. En particulier, les parties ont fourni différentes séries de «données sur les passagers transportés».

Chiffres hiver 08/09 sur VIE-BRU	
Compagnie aérienne	Tous les passagers¹³⁰
SN	[30-40] %
OS	[40-50] %
BMI	[0-5] %
Parts de marché cumulées	[70-80] %
NE (SkyEurope)	[20-30] %

Source: chiffres sur les passagers transportés fournis par les parties et par SkyEurope.

- (255) Les parties prétendent qu'il n'existe pas de contraintes liées aux créneaux horaires à l'aéroport BRU et à l'aéroport VIE et que, par conséquent, il n'y a pas d'importantes barrières à l'entrée. D'après les parties, des problèmes de concurrence ne sont pas susceptibles d'apparaître concernant cette liaison, puisque les parties sont confrontées à la concurrence de SkyEurope et de Ryanair et qu'en outre, EasyJet a des activités tant à l'aéroport VIE qu'à l'aéroport BRU et pourrait facilement commencer à exploiter cette liaison si OS/SN augmentaient leurs prix.
- (256) Durant l'enquête de marché, la majorité des agents de voyage ont répondu que les clients ne passeraient pas à un opérateur concurrent même en cas de hausse significative des prix d'OS/SN. Ils prévoient aussi une hausse des prix d'OS/SN sur cette liaison. En outre, de nombreuses entreprises clientes ont déclaré que la concentration aura une incidence sur cette liaison et ont exprimé des craintes que la concentration réduira la concurrence, entraînant ainsi les prix à la hausse.
- (257) À la lumière de ce qui précède, dans les conditions actuelles et étant donné le niveau actuel de services, SkyEurope n'exerce pas une pression concurrentielle suffisante sur les parties. L'enquête approfondie a clairement confirmé que SkyEurope n'était pas perçue comme une solution de remplacement crédible à l'entité issue de la concentration, même pour les passagers non sensibles au facteur temps. Avec sept fréquences hebdomadaires, autrement dit un vol par jour, les services de SkyEurope ne proposent clairement pas de solution de remplacement pour les passagers sensibles au facteur temps, étant donné que cette fréquence ne permet pas d'effectuer un aller-retour la même journée. En outre, l'avenir de SkyEurope est incertain, puisque cette compagnie a récemment déposé son bilan et pourrait faire l'objet d'un processus de restructuration.
- (258) Une analyse des prix effectuée par la Commission a aussi confirmé que SkyEurope n'exerçait pas de pression forte sur les parties concernant le marché des passagers sensibles au facteur temps. En ce qui concerne les billets en classe affaires, l'entrée de SkyEurope n'a pas eu d'incidence perceptible sur les prix de SN et d'OS. Pour ce qui est des billets

130 La Commission n'a pas été en mesure de reconstruire le marché pour les passagers sensibles au facteur temps étant donné que SkyEurope ne fait pas la distinction entre les passagers sensibles au facteur temps et les passagers non sensibles au facteur temps, mais ne propose qu'une seule catégorie de tarifs et que le prix des billets est uniquement influencé par la demande. Elle n'a fourni qu'une estimation très vague qui ne pouvait être utilisée pour reconstruire le marché. Son estimation semblait trop élevée au regard du nombre de fréquences et de la distinction moyenne entre les passagers sensibles au facteur temps et les passagers non sensibles au facteur temps.

entièrement flexibles, seuls les prix de SN semblent avoir été affectés, tandis que les prix d'OS ne semblent pas avoir été influencés. Quant aux passagers non sensibles au facteur temps, les données n'ont pas permis d'en tirer des conclusions.

- (259) Les activités de FR à l'aéroport BTS et à l'aéroport CRL n'exercent pas de pression significative sur les parties. FR a commencé à exploiter la liaison entre l'aéroport BTS et l'aéroport CRL en avril 2009 avec trois fréquences hebdomadaires. L'enquête de marché a confirmé que les vols de l'aéroport VIE vers l'aéroport BRU et de l'aéroport BTS vers l'aéroport CRL ne faisaient pas partie du même marché, dès lors que (i) l'aéroport BTS est situé à 87 km du centre-ville de Vienne, ce qui correspond à un trajet de plus de 60 minutes en voiture et 75 à 95 minutes en bus, et que (ii) l'aéroport CRL est situé à 46 km du centre de Bruxelles et est accessible en voiture en 45 minutes, en bus en 45 minutes ou en train en 50 minutes. En outre, les activités entre deux aéroports secondaires représentent une pression bien moins immédiate que les activités entre deux aéroports principaux. L'enquête de marché approfondie a confirmé que les activités de FR sur la liaison CRL-BTS n'exerceraient pas de pression concurrentielle sur l'entité issue de la concentration, mais créeraient plutôt leur propre demande.
- (260) En ce qui concerne le scénario contrefactuel Air France-KLM, l'on peut raisonnablement supposer qu'OS et SN continueront de se livrer concurrence sur cette liaison et, par conséquent, l'opération soulève de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun également dans le cadre de ce scénario alternatif prévisible.
- (261) En termes de barrières à l'entrée, ainsi qu'expliqué au considérant (118), l'aéroport VIE est encombré aux heures de pointe. À l'aéroport VIE, les heures de pointe durent de 8 h 30 à 11 h et de 16 h à 20 h 45. Durant la saison hiver IATA 2008/2009, la capacité des pistes était également épuisée dès 7 h 35 et jusqu'à 11 h 50, et presque épuisée dès 6 h. En outre, la capacité des pistes est limitée de 21 h à 6 h 55. S'agissant de l'aéroport BRU, bien que SkyEurope ait pu commencer à exploiter la liaison en mars 2007, l'enquête de marché a montré que cet aéroport présente actuellement une capacité limitée durant les heures de pointe (de 8 h à 10 h et de 18 h à 20 h). Les capacités limitées de ces deux aéroports rendent l'entrée sur le marché difficile.
- (262) La conclusion qui s'impose est donc que, quelle que soit la définition exacte du marché, l'opération proposée suscite de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun sur VIE-BRU, quels que soient le scénario contrefactuel possible et la définition du marché possible.

(4) *La liaison Vienne-Londres*

- (263) Sur la liaison Vienne-Londres ([300 000 – 350 000]* passagers O&D et [500 000 – 550 000]* passagers au total), il existe un chevauchement entre les parties dès lors qu'OS exploite Vienne-Heathrow tandis que BMI partage des codes avec OS sur cette liaison en vertu d'un accord standard de partage de codes sans barrières. Que l'opération entraîne ou non l'élimination de la concurrence réelle ou potentielle, les parties sont quoi qu'il en soit confrontées à une concurrence significative de la part de British Airways (ci-après «BA»),

qui assure également des vols vers Vienne depuis Londres Heathrow. La situation concurrentielle actuelle sur cette liaison se présente comme suit.

Compagnie aérienne	Chiffres été 08 sur Vienne-Londres		Chiffres hiver 08/09 sur Vienne-Londres	
	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers
OS	[50-60]* %	[40-50]* %	[50-60]* %	[50-60]* %
BMI	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %	[0-5]* %
Parts de marché cumulées	[50-60]* %	[50-60]* %	[50-60]* %	[50-60]* %
BA	[40-50]* %	[40-50]* %	[40-50]* %	[40-50]* %

(264) En outre, EasyJet dessert Vienne-Londres Luton et Aer Lingus a ouvert une nouvelle base à Londres Gatwick en avril 2009, à partir de laquelle elle a commencé à assurer des vols vers Vienne.

(265) La question de savoir si les services offerts par EasyJet et Aer Lingus appartiennent au même marché que les services des parties sur Londres Heathrow-Vienne peut rester en suspens, puisque, quoi qu'il en soit, l'opération ne soulève aucun problème de concurrence en raison de l'apport limité de l'opération et de la présence de BA en tant que puissant concurrent des parties sur Vienne-Heathrow. La plupart des répondants à l'enquête de marché l'ont également confirmé.

(266) Il s'ensuit qu'en ce qui concerne la liaison Vienne-Londres, l'opération n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective, quels que soient le scénario contrefactuel ou la définition précise du marché.

(5) *Chevauchements directs-indirects et indirects-indirects*

(267) La transaction proposée affecte toute une série de liaisons en ce qui concerne les chevauchements directs-indirects entre LH et OS, tant au sein de l'Europe que depuis des aéroports européens vers des destinations extra-européennes. Les liaisons concernées sont aussi bien court-courriers que long-courriers et moyen-courriers. En outre, de nombreuses liaisons affectées, sur lesquelles tant LH qu'OS fournissent des services indirects, ont été identifiées. Ces liaisons sont elles aussi court-courriers, moyen-courriers ou long-courriers, tant au sein de l'Europe que depuis des aéroports européens vers des destinations extra-européennes.

(268) Ces liaisons ont été analysées à la lumière de la position sur le marché des parties et de l'apport de parts de marché entraîné par l'opération. En outre, la présence et la position de concurrents et le nombre de passagers sur chaque liaison ont été évalués. Au besoin, le nombre et la durée des fréquences proposées par les concurrents et leur pertinence pour les passagers sensibles au facteur temps, notamment, ont été pris en considération. Sur la base de ces critères, aucun problème de concurrence n'a été identifié. En outre, l'enquête de marché n'a pas révélé le moindre problème de concurrence concernant les chevauchements

directs/indirects et indirects/indirects identifiés, à l'exception de la position sur le marché de LH et OS en Europe centrale et orientale (ci-après «l'ECO»).

- (269) Durant la phase I, certains répondants à l'enquête de marché ont exprimé des préoccupations quant à la forte position de LH et d'OS sur le marché en ECO, eu égard notamment au contrôle que l'opération donnerait à LH sur une part très substantielle d'un «marché centre-européen», du fait, surtout, qu'elles contrôlent les plateformes les plus importantes desservant l'ECO et qu'elles ont des réseaux très développés dans cette région. Les résultats de la phase II, plus approfondie, de l'enquête de marché ont toutefois montré que la grande majorité des entreprises clientes, en particulier, ne voient aucune incidence négative d'une position potentiellement renforcée de l'entité issue de la concentration pour les vols desservant l'ECO et ont indiqué des concurrents alternatifs existants.
- (270) En 2008, OS a desservi 48 destinations en ECO¹³¹ et LH 40 destinations¹³², et 26 destinations étaient desservies tant par LH que par OS.¹³³ Il semble toutefois exister d'autres concurrents importants qui desservent l'ECO. En particulier, le plus important transporteur européen, Air France/KLM, dessert 15 destinations en ECO en utilisant son propre réseau et dessert 11 destinations supplémentaires en coopération avec ses partenaires de SkyTeam, Aeroflot (la compagnie aérienne nationale russe, qui dispose d'un important réseau en ECO du fait de ses liens actuels et historiques avec les pays d'ECO) et CSA (le transporteur aérien tchèque).¹³⁴ En outre, la troisième plus grande compagnie aérienne européenne, BA, dessert 13 destinations en ECO en utilisant son propre réseau, tandis que Malev (le transporteur hongrois), un partenaire de BA au sein de l'alliance oneworld, dessert 22 destinations en ECO. Il existe donc d'autres transporteurs importants qui desservent l'ECO et qui peuvent fournir une solution de remplacement à LH et OS.
- (271) La conclusion selon laquelle les transporteurs de l'Europe orientale peuvent aussi offrir une solution de remplacement à LH/OS est confirmée par l'enquête de marché, laquelle a révélé que la grande majorité des agents de voyage comparent les prix de LH/OS à ceux des transporteurs alternatifs, y compris ceux d'Europe orientale (tels que MALEV ou Czech Airlines). En outre, la majorité des entreprises clientes indiquent qu'elles n'achètent pas les vols d'une compagnie en particulier, mais qu'en fonction de la destination en ECO, elles cherchent des vols alternatifs chez d'autres transporteurs, y compris des transporteurs d'Europe orientale. Il s'avère donc qu'il existe d'autres transporteurs qui livrent concurrence à LH/OS en ECO et qui peuvent offrir des solutions de remplacement aux clients qui souhaitent voyager vers des destinations en ECO.

131 Source: documents internes d'OS, présentation de la direction d'OS datée de septembre 2008, p. 3. Sur les 48 destinations, 5 destinations étaient exploitées par des compagnies partenaires.

132 Source: documents internes d'OS, présentation de la direction d'OS datée de septembre 2008, p. 3. Sur les 40 destinations desservies par LH, 23 destinations étaient exploitées depuis la plateforme de LH à Munich.

133 En 2008, LH, LX et OS desservaient chacune les 8 destinations en ECO: Sofia, Prague, Budapest, Varsovie, Bucarest, Belgrade, Moscou, Saint-Petersbourg. Par ailleurs, LH et OS desservaient chacune 18 destinations supplémentaires: Tirana, Yerevan, Baku, Sarajevo, Minsk, Tbilisi, Zagreb, Astana, Vilnius, Riga, Cracovie, Sibiu, Timisoara, Nijni Novgorod, Rostov, Ekaterinbourg, Donetsk, Kiev.

134 Source: documents internes d'OS, BCG presentation to the Supervisory Board datée du 28 juillet 2009, p. 90.

- (272) Durant l'enquête de marché, certains concurrents ont indiqué que le manque de droits de trafic aérien vers des pays non membres de l'UE en ECO posait des barrières à la concurrence concernant les services vers des destinations en ECO. La Commission connaît la situation des droits de trafic, mais elle rappelle que les États membres ont l'obligation de revoir l'attribution de droits en vertu d'accords relatifs aux services aériens et qu'ils sont également encouragés à accorder un rôle prépondérant au critère de la concurrence dans ce contexte.
- (273) En vertu du règlement (CE) n° 847/2004,¹³⁵ et en particulier de son article 5, lorsqu'elle conclut un accord ou des modifications à un accord ou à ses annexes prévoyant une limitation de l'utilisation des droits de trafic ou du nombre de transporteurs aériens communautaires admis à faire valoir des droits de trafic, l'Autriche est tenue de procéder à une répartition des droits de trafic entre les transporteurs aériens communautaires concernés selon une procédure non discriminatoire. En vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 847/2004, l'Autriche a notifié à la Commission les procédures qu'elle appliquera, lesquelles sont sur le point d'être publiées au Journal officiel de l'Union européenne à des fins d'information. Dans ces procédures,¹³⁶ la promotion de la concurrence entre les prestataires de services aériens est l'un des éléments pris en considération dans la répartition des droits de trafic conformément au paragraphe 15, points 3, 4 et 5, des procédures.
- (274) Compte tenu de ce qui précède, il convient de conclure que la concentration proposée n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective concernant ces liaisons.

B. Transport aérien de fret

- (275) LH est active sur le marché du transport aérien de fret par l'intermédiaire de ses filiales à 100 % LH Cargo AG et Swiss WorldCargo. Elle exploite actuellement 15 avions destinés au transport de fret¹³⁷ et vend sa capacité sur les avions affrétés, en plus de l'espace de réserve sur ses vols passagers. Les activités d'OS dans le secteur du transport aérien de fret sont assez limitées, puisqu'elles dépendent de la capacité de l'espace de réserve sur ses vols passagers.
- (276) En ce qui concerne les liaisons intra-européennes, les parties ont estimé que leurs parts de marché combinées s'élevaient à quelque [10-20]* % du volume total du transport aérien de fret en Europe, et bien en-dessous de ce pourcentage en tenant compte des moyens de transport alternatifs.

135 Règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers, JO L 157, du 30.4.2004, p. 7.

136 96. Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008 (BGzLV 2008), publié le 2 juillet 2008 dans le Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich. Le paragraphe 16, point 3, des procédures prévoit la redistribution des quelques droits de trafic attribués par le ministère autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie à l'expiration d'un délai de cinq années à compter de l'attribution précédente de droits de trafic.

137 En mars 2009, Lufthansa Cargo a décidé de retirer temporairement quatre avions de fret de sa flotte.

(277) Comme indiqué à la section V de la présente décision, les marchés du transport de fret sont unidirectionnels et, concernant les liaisons de l'Europe vers l'Asie et le Moyen-Orient, ils sont évalués sur une base continent-pays. Concernant les liaisons intercontinentales, les chiffres fournis par les parties et basés sur leurs meilleures estimations¹³⁸ montrent qu'ensemble, les parties dépasseront [10-20]* % de parts de marché sur les liaisons suivantes: Europe-Amérique du Nord, Amérique du Nord-Europe, Europe-Iran, Iran-Europe, Europe-Inde, Arménie-Europe et Europe-Kazakhstan.

(278) Sur les liaisons Europe-Amérique du Nord, Amérique du Nord-Europe, Europe-Kazakhstan et Europe-Iran, l'apport résultant de la concentration est très faible, dès lors qu'OS n'a qu'une part de marché inférieure à [0-5]* % sur toutes ces routes commerciales. En outre, sur toutes ces routes commerciales, les parts de marché combinées des parties ne dépassent pas [20-30]* % (sur la base de données des CASS incomplètes) ou [10-20]* % (sur la base des meilleures estimations des parties).

(279) Quant aux autres liaisons, le chevauchement est plus significatif, mais reste limité:

	Parts de marché basées sur les estimations des parties	
	Part de marché de LH (y compris LX et BMI)	Part de marché d'OS
Liaison Arménie – Europe	[10-20]* %	[5-10]* %
Liaison Europe – Inde	[20-30]* %	[0-5]* %
Liaison Iran – Europe	[10-20]* %	[0-5]* %

Source: formulaire CO.

(280) La liaison Arménie-Europe est peu fréquentée, avec un trafic en partance de moins de [500 – 1000]* tonnes par an. Sur des routes commerciales aussi peu importantes, l'entité issue de la concentration reste confrontée à la concurrence d'Aeroflot, Air Armenia, Armavia, Czech Airlines et Air Baltic.

(281) La liaison Iran-Europe est aussi relativement peu fréquentée, avec un trafic de [1 000 – 5 000]* tonnes par an. Les parts de marché des parties sont inférieures à celles d'Iran Air ([40-50]* %) et d'Air France-KLM ([20-30]* %). D'autres concurrents tels qu'Emirates et Turkish Airlines sont présents sur ce marché.

(282) En ce qui concerne la liaison Europe-Inde, l'entité issue de la concentration restera confrontée à des concurrents importants et effectifs tels que BA, dont les parts de marché sont comparables à celles des parties, et Singapore Airlines, Cathay Pacific et Jet Airways.

138 Il convient de noter qu'en l'absence de sources publiques proposant des données fiables sur le marché du transport de fret vers les pays asiatiques et du Moyen-Orient, les parts de marché mentionnées dans cette analyse sont fondées sur les meilleures estimations des parties, sur la base de données incomplètes des systèmes de règlement des comptes de fret (CASS).

- (283) La Commission a également analysé ces marchés sur la base des données des CASS et/ou de WorldACD uniquement. Sur cette base, l'entité issue de la concentration aurait des parts de marché supérieures à [10-20]* % sur cinq liaisons supplémentaires: Inde-Europe, Israël-Europe, Russie-Europe, Europe-Arménie et Syrie-Europe.
- (284) Selon ces données, les parts de marché des parties seraient supérieures à [40-50]* % uniquement sur la route commerciale d'Israël vers l'Europe et de Russie vers l'Europe. Néanmoins, comme indiqué plus haut, il n'existe pas de données publiques fiables concernant le marché et les données des CASS et/ou de WorldACD ne reflètent pas la totalité des marchés du transport aérien de fret. Les données CASS ne couvrent ni les ventes aux agents qui ne sont pas membres de l'IATA ni les ventes directes au consommateur final. Par ailleurs, les données CASS ne couvrent pas le fret transporté par les intégrateurs tels que DHL, FedEx et UPS. Les données de WorldACD reflètent une part encore plus réduite du marché, puisque seuls 24 transporteurs transmettent leurs données à WorldACD.
- (285) En réalité, sur la route commerciale d'Israël vers l'Europe, d'autres transporteurs importants tels qu'EL AL, CAL (une compagnie aérienne israélienne de fret uniquement) et MNG (une compagnie aérienne de fret uniquement) sont aussi actifs et ne sont pas reflétés dans les données mentionnées au considérant précédent. De même, sur la route commerciale de la Russie vers l'Europe, Aeroflot, dont les activités ne sont pas reflétées dans les données disponibles, est aussi présente sur cette liaison, ainsi que d'autres concurrents majeurs tels qu'Air France-KLM et Cargolux (une compagnie aérienne de fret uniquement). De même, d'autres concurrents effectifs tels que BA, Singapore Airlines, Cathay Pacific et Jet Airways (de l'Inde vers l'Europe), Aeroflot, Air Armenia, Armavia, Czech Airlines et Air Baltic (de l'Europe vers l'Arménie) et Cargolux et Turkish Airlines (de la Syrie vers l'Europe) exploitent les routes commerciales Inde-Europe, Europe-Arménie et Syrie-Europe. Ici non plus, de nombreuses activités de ces concurrents ne sont pas reflétées dans les données disponibles.
- (286) Les données disponibles sont donc largement incomplètes: elles ne représentent pas tous les acteurs sur les marchés et ne reflètent pas les tailles réelles des marchés. Par conséquent, elles surestiment fortement les parts de marché des parties. Pour cette raison et la lumière de la présence de concurrents majeurs sur ces cinq routes commerciales, la Commission considère qu'elles ne posent aucun problème de concurrence.
- (287) De façon plus générale, il s'ensuit que, sur toutes les liaisons concernées, d'autres concurrents importants sont présents (des compagnies aériennes mixtes, des transporteurs de fret uniquement et, dans une moindre mesure, des intégrateurs) et sont en mesure d'exercer une pression significative sur la position concurrentielle des parties sur tous les segments possibles du marché. Les barrières à l'entrée sont moindres que pour les services de transport aérien régulier de passagers, compte tenu de la flexibilité des transporteurs de fret en termes d'horaires et de la possibilité d'utiliser des aéroports alternatifs, ainsi que l'enquête de marché l'a montré. La Commission a constaté que les compagnies aériennes exploitant des avions destinés au transport de fret pouvaient facilement commencer à exploiter de nouvelles liaisons pour répondre à la demande. En fait, de nouveaux opérateurs ont commencé à exploiter certaines des liaisons susmentionnées. En outre, l'enquête de marché a indiqué qu'une capacité était disponible sur le marché.

- (288) Enfin, l'enquête de marché a révélé que les contrats étaient normalement conclus pour une courte durée (de six mois à un an) et sans clause d'exclusivité, ce qui permet aux clients de passer aisément d'un fournisseur à l'autre.
- (289) Compte tenu de ce qui précède, l'opération proposée n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective sur aucun de ces marchés.

C. Vente de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs

- (290) Tant LH qu'OS vendent des sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs. Par ailleurs, LH exerce, conjointement avec Turkish Airlines, un contrôle sur la compagnie aérienne SunExpress, qui vend des sièges à des tour-opérateurs et qui est active en Allemagne et en Autriche. LH et OS vendent plus de sièges à des tour-opérateurs sur les vols court-courriers et moyen-courriers que sur les vols long-courriers.
- (291) La partie notifiante estime que la taille du marché de la vente de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs sur les vols court-courriers et moyen-courriers s'élevait en 2008 à [0-5]* millions de sièges vendus en Autriche et à [20-30]* millions de sièges vendus en Allemagne; un marché combiné de l'Allemagne et de l'Autriche aurait donc représenté [20-30]* millions de sièges en 2008.
- (292) Sur la base d'un marché combiné des vols court-courriers et moyen-courriers pour l'Autriche et l'Allemagne, les parts de marché combinées des parties seraient de [10-20]* % (LH [5-10]* %¹³⁹/SunExpress [0-5]* % et OS [0-5]* %). Pour le marché allemand, OS a une part de marché de [0-5]* % et LH [5-10]* %/SunExpress [0-5]* %. Les parts de marché combinées seraient de [5-10]* %. Ni le marché combiné de l'Autriche et de l'Allemagne ni le marché allemand pour les vols court-courriers et moyen-courriers ne seraient techniquement affectés, dès lors que les parts de marché combinées des parties sont inférieures à [10-20]* %.
- (293) Sur le marché autrichien des vols court-courriers et moyen-courriers, OS a une part de marché de [30-40]* %, LH a une part de marché de [0-5]* % et Sun Express a une part de marché de [5-10]* %. Les parts de marché combinées des parties seraient donc de [40-50]* %. La partie notifiante a estimé que le plus important concurrent, FlyNiki, a aussi une part de marché de [40-50]* %.¹⁴⁰ Les autres concurrents, Tunis Air et Nouvel Air ont des parts de marché d'environ [5-10]* % chacune.
- (294) Le marché de la vente de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs sur les vols long-courriers a été estimé par la partie notifiante comme représentant [300 000 – 350 000]* sièges vendu en Autriche [3 500 000 – 4 000 000]* sièges vendus en Allemagne. Un marché combiné Autriche-Allemagne aurait donc représenté [3 500 000 – 4 000 000]* sièges en 2008.

139 La part de marché de LH comprend une part de marché de [0-5]* % de 4U, qui n'est active que sur le marché allemand pour la vente en gros de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs.

140 L'enquête de marché suggère que les parties ont surestimé leurs propres parts de marché.

- (295) Les parts de marché combinées des parties sur le marché allemand, sur le marché autrichien et sur le marché combiné Autriche-Allemagne pour les vols long-courriers sont dans les trois cas comprises entre [5-10]* % et [5-10]* % et sont donc inférieures à [10-20]* %. Sur cette base, les marchés ne sont techniquement pas affectés.
- (296) Lors de l'enquête de marché, certains concurrents ont souligné un renforcement de la position de l'entité combinée. Tandis que certains clients ont dit craindre un risque de réduction des services d'OS après l'opération ainsi qu'une aggravation des conditions concurrentielles offertes aux tour-opérateurs, la majorité des répondants ne voient aucune incidence majeure sur leurs activités.
- (297) Compte tenu de ce qui précède et, notamment, de la forte présence de FlyNiki sur le marché autrichien, ainsi que de l'apport relativement faible entraîné par l'opération, l'opération proposée n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective sur le marché de la vente de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs.

D. Services MRR

- (298) LH est active dans les services MRR par l'intermédiaire de sa filiale à 100 % Lufthansa Technik (ci-après «LHT») et propose des services de maintenance en ligne, lourde, des composants et des moteurs. OS est active dans la fourniture de maintenance en ligne pour sa propre flotte et pour plusieurs clients tiers par l'intermédiaire d'Austrian Technik. OS fournit aussi des services de maintenance lourde à l'aéroport VIE et à l'aéroport BTS, ainsi que des services limités de maintenance des composants à l'aéroport VIE.
- (299) En ce qui concerne les services de maintenance lourde, des composants et des moteurs, le chevauchement entre les activités des parties est marginal, étant donné que les parts de marché d'OS au niveau tant mondial qu'européen ne dépassent pas [0-5]* %. En outre, sur un marché caractérisé par la présence de nombreux fournisseurs importants de services MRR (tels qu'Air France Industries, KLM Engineering, SAS Components, British Airways Engineering & Maintenance, ainsi que des fournisseurs indépendants tels que SR Technik, Aveos et Delta Tech Ops, entre autres), les parts de marché combinées des parties ne dépasseront [10-20]* % sur aucun des marchés en cause. Compte tenu des parts de marché limitées des parties, l'opération ne soulève aucun problème vertical.
- (300) Concernant la maintenance en ligne, OS n'est active qu'en Autriche, où LH n'est pas présente. Par conséquent, les activités des parties ne présentent aucun chevauchement horizontal. Quant aux problèmes verticaux, il convient de noter qu'Austrian Technik fournit des services limités de maintenance en ligne à LH: à l'aéroport VIE, les services de maintenance en ligne fournis par Austrian Technik à LH ne représentent que [5-10]* % des services de maintenance en ligne fournis à des clients tiers. De même, les services de maintenance en ligne fournis par OS représentent un pourcentage limité des services de maintenance en ligne de LHT dans les deux aéroports où LHT est active: en ce qui concerne les aéroports allemands, les services de maintenance en ligne fournis par LH à OS représentent [0-5]* % de tous les services de maintenance en ligne fournis à des clients tiers en Allemagne. En outre, LHT ne représente que 10 à 20 % de la maintenance en ligne

fournie à l'aéroport BRU et ne fournit pas de maintenance en ligne à OS, tandis que SN ne fournit pas de services MRR à des tiers.¹⁴¹ Par conséquent, l'opération n'aura des effets que limités sur ces marchés. Pour ces raisons, la Commission considère que l'opération n'entraînera aucune saisie par les parties sur ces marchés.

- (301) À la lumière de ce qui précède, l'opération proposée n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective sur aucun des marchés susmentionnés des services MRR.

E. Restauration à bord

- (302) LH est active sur les marchés de la restauration à bord par l'intermédiaire de LSG Lufthansa Service Holding AG (ci-après «LSG»), qui, sous le nom commercial LSG SkyChefs, fournit des services de restauration à LH ainsi qu'à des clients tiers. OS n'a aucune activité sur ces marchés, mais recourt aux services de restauration de fournisseurs externes.

- (303) Comme indiqué dans la définition du marché (section V de la présente décision), la Commission a récemment constaté que de nouveaux types de services de restauration à bord ont fait leur apparition. Néanmoins, dès lors que LH ne propose que des services de restauration traditionnels, l'analyse qui suit ne se rapporte qu'à ce segment-là.

- (304) En ce qui concerne les relations verticales entre les parties, LSG fournissait des services de restauration à OS dans plusieurs aéroports européens, mais, depuis octobre 2008, cette dernière a opté pour des services de restauration aller-retour pour tous ses vols court-courriers et moyen-courriers, embarquant à Vienne le nécessaire pour la restauration à bord de ces vols. En tout état de cause, l'opération n'aura que des effets limités sur ces marchés. En 2008, LGS représentait quelque [0-5]* % des coûts totaux de restauration d'OS; en outre, le pourcentage de services de restauration à bord fournis à OS ne représentait qu'un petit pourcentage de toutes les ventes de restauration à bord de LSG dans chacun des aéroports où LSG fournissait des services de restauration à OS (ce pourcentage était inférieur à [0-5]* % dans la majorité de ces aéroports et ne dépassait [5-10]* % dans aucun d'entre eux). Pour ces raisons, la Commission considère que l'opération n'entraînera aucune saisie par LH sur ces marchés.

- (305) À la lumière de ce qui précède, l'opération proposée n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective sur le marché de la restauration à bord.

F. Assistance en escale

- (306) Par l'intermédiaire de compagnies locales d'assistance en escale, LH est active à l'aéroport de Dresde, à l'aéroport de Leipzig, à l'aéroport de Friedrichshafen et à l'aéroport MUC. OS fournit des services d'assistance en escale principalement à l'aéroport VIE et, dans une mesure assez limitée, dans d'autres aéroports en Autriche et à l'étranger.

¹⁴¹ À l'exception d'un ou deux clients par an, et uniquement pour les avions Avro.

- (307) Les activités d'assistance en escale des parties ne se chevauchent dans aucun aéroport. En revanche, les parties se fournissent l'une à l'autre des services d'assistance en escale dans certains aéroports. Au sein de l'EU, OS fournit des services à LH à l'aéroport VIE et à l'aéroport de Timisoara, tandis que LH fournit des services à OS à l'aéroport MUC et à l'aéroport de Dresde.
- (308) Compte tenu de la présence significative des parties sur le marché en aval du transport aérien régulier de passagers, les marchés de l'assistance en escale aux aéroports VIE, MUC et de Dresde sont considérés comme verticalement affectés. Il est toutefois à noter que, dans chacun de ces aéroports, les parts de marché des parties sur les marchés de l'assistance en escale ne dépassent jamais 15 %.
- (309) À l'aéroport VIE, les parts de marché d'OS sur le segment de l'assistance en escale ne dépassent pas [0-5]* %, tandis que de nombreux autres concurrents effectifs sont actifs dans cet aéroport, tels que Fraport Ground Services Austria GmbH, et Flughafen Wien AG, lequel exploite l'aéroport VIE et est le principal fournisseur de services d'assistance en escale.
- (310) De même, le principal fournisseur de services d'assistance en escale à l'aéroport MUC est la société qui exploite l'aéroport, Flughafen München GmbH, avec une part de marché de [80-90]* %, tandis que d'autres concurrents tels qu'Aviapartner GmbH, Aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH et AHS Aviation Handling Services GmbH sont aussi présents. Par conséquent, la part de marché de LH à l'aéroport MUC n'est que marginale.
- (311) À l'aéroport de Dresde, le principal fournisseur de services d'assistance en escale est PortGround GmbH, une filiale indirecte de la société qui exploite l'aéroport, qui fournit des services d'assistance «opérations en piste». Les services d'assistance «passagers» sont fournis par AHS Aviation Handling Services GmbH et Lufthansa Airport Services Dresde GmbH. Les parts de marché de cette dernière ne dépassent pas 15 %.
- (312) À la lumière de ce qui précède, l'opération proposée n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective sur le marché de l'assistance en escale.

G. Impact de l'aide d'État accordée à OS sur la concurrence effective

- (313) Le 19 janvier 2009, la Commission a approuvé l'aide de sauvetage de 200 millions d'euros accordée à OS.¹⁴² Cette aide au sauvetage consistait en une garantie intégrale fournie par ÖIAG pour un emprunt de 200 millions d'euros pour OS [...]*.
- (314) En outre, ÖIAG et LH ont convenu qu'ÖIAG accorderait une augmentation du capital d'OS de 500 millions d'euros.

¹⁴² Décision de la Commission du 19 janvier 2009 dans le dossier d'aide d'État NN 72/2008, Austrian Airlines – Aide au sauvetage.

- (315) Dans une décision adoptée le même jour que la présente décision, la Commission a constaté que l'octroi de 500 millions d'euros par ÖIAG constituait une aide à la restructuration en faveur d'OS.¹⁴³ En conséquence de cette décision, il faudra mettre un terme à l'aide au sauvetage.¹⁴⁴
- (316) La présente décision doit prendre en considération les conséquences que l'aide au sauvetage et l'aide à la restructuration en faveur d'OS sont susceptibles d'avoir sur le maintien de la concurrence effective sur les marchés décrits aux sections A à F ci-dessus.¹⁴⁵
- (317) Ces fonds supplémentaires à la disposition d'OS pourraient renforcer sa position commerciale. Il convient toutefois de rappeler qu'OS connaît actuellement des difficultés financières. En effet, le 19 décembre 2008, l'Autriche a notifié à la Commission sa décision d'accorder une aide au sauvetage au groupe OS. Le 22 décembre 2008, la Commission a appris qu'une première tranche de 67 millions d'euros de cette aide au sauvetage avait été accordée à OS pour lui permettre de poursuivre ses activités, et ce avant que la Commission puisse se prononcer sur sa compatibilité avec le marché commun.
- (318) La situation financière périlleuse d'OS est illustrée par le fait qu'une exploitation autonome d'OS nécessiterait des fonds supplémentaires bien supérieurs au montant de l'aide au sauvetage et de l'aide à la restructuration.¹⁴⁶ En outre, l'aide au sauvetage de 200 millions d'euros a déjà été largement utilisée par OS pour rembourser le financement de ses avions.¹⁴⁷
- (319) L'étendue des besoins financiers d'OS est conforme aux conclusions de la décision C6/2009 de la Commission adoptée le même jour que la présente décision, conformément à laquelle le coût de la restructuration d'OS dépasse de loin les 500 millions d'euros.¹⁴⁸
- (320) Dans ces circonstances, il est peu probable qu'OS ait utilisé ou utilise l'aide au sauvetage et l'aide à la restructuration d'une manière qui remette en question les conclusions des sections A à F ci-dessus, notamment pour empêcher l'expansion de ses concurrents. Tant l'aide au sauvetage que l'aide à la restructuration visent à rendre l'acquisition d'OS par LH économiquement viable et, notamment, à assurer la liquidité d'OS, à réduire son passif et à

143 Décision de la Commission du dans le dossier d'aide d'État C 6/2009.

144 Décision de la Commission du 19 janvier 2009 dans le dossier d'aide d'État NN 72/2008, Austrian Airlines – Aide au sauvetage, considérant 71.

145 Arrêt du Tribunal de première instance dans l'affaire T-156/98 RJB Mining, du 31 janvier 2001, Rec. 2001, p. II-337, point 114; arrêt du Tribunal de première instance dans l'affaire T-374/00 Verband der freien Rohrwerke et al./Commission, du 8 juillet 2003, Rec. 2003, p. II-2275, point 169; et arrêt du Tribunal de première instance dans l'affaire T-114/02 BaByliss/Commission, du 3 avril 2003, Rec. 2003, p. II-1279, points 440 et 441.

146 D'après le document interne d'OS [...]*.

147 D'après le document interne d'OS [...]*.

148 Voir le considérant 307 de la décision de la Commission dans le dossier d'aide d'État C 6/2009.

restaurer sa rentabilité à long terme. L'utilisation de ces fonds par OS sera par ailleurs surveillée par la Commission à l'avenir.¹⁴⁹

- (321) Par conséquent, l'aide au sauvetage et à la restructuration en question visent essentiellement à contribuer à garantir la survie d'OS.¹⁵⁰ Compte tenu de cette finalité et de leur niveau faible comparé aux besoins financiers globaux d'OS, il s'ensuit qu'aucune des conclusions mentionnées aux sections A à F ci-dessus n'est altérée par l'aide au sauvetage et à la restructuration.
- (322) Cette conclusion est également étayée par la forte position financière de LH. En effet, LH est parvenue à des résultats d'exploitations supérieurs à 1 milliard d'euros tant en 2007 qu'en 2008 et présentait une liquidité totale de 5,2 milliards d'euros (dont une liquidité minimale stratégique de 2 milliards d'euros) le 31 mars 2009.¹⁵¹ Face à cette puissance financière, tout impact de l'aide au sauvetage et à la restructuration sur la puissance combinée de l'entité issue de la concentration est limité.
- (323) Outre toutes ces raisons, en ce qui concerne en particulier les liaisons VIE-BRU, VIE-STR, VIE-CGN, VIE-FRA et VIE-MUC, la conclusion selon laquelle l'opération proposée suscite de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun parce qu'elle est susceptible d'entraver de manière significative la concurrence effective sur ces liaisons demeure inchangée.
- (324) En ce qui concerne tous les autres marchés mentionnés aux sections A à F ci-dessus, pour les raisons exposées dans la présente section, l'aide d'État n'entravera pas de manière significative la concurrence effective. En ce qui concerne plus particulièrement les liaisons Vienne-Berlin, Vienne-Düsseldorf, Vienne-Hambourg, Vienne-Hanovre, Vienne-Nuremberg, Munich-Linz, Vienne-Zurich et Vienne-Londres ainsi que les marchés du transport de fret, les marchés de la vente de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs, des services MRR, de la restauration à bord et de l'assistance en escale, il convient de souligner que des concurrents puissants sont présents sur ces marchés.
- (325) En outre, concernant les liaisons directes-directes qui ne sont desservies que par une des parties, l'enquête de marché n'a pas montré que l'octroi de fonds supplémentaires à OS modifierait les conclusions relatives à ces liaisons en particulier, c'est-à-dire que l'opération entraînerait l'élimination de la concurrence potentielle. Au contraire, les principales raisons pour lesquelles aucun problème de concurrence ne se pose sur ces liaisons (à savoir la faible demande sur la plupart de ces liaisons, les stratégies d'entrée de LH et d'OS étayées par des documents internes, l'absence d'activités parallèles avant la coopération sur la plupart de ces liaisons) s'appliquent indépendamment des aides d'État en question. Par ailleurs, en ce qui concerne plus particulièrement la stratégie d'entrée d'OS, l'enquête de marché n'a pas

149 Conformément à l'article 2, paragraphe 5, de la décision C6/2009 de la Commission, la Commission recevra jusqu'en 2015 des rapports annuels sur la mise en œuvre du plan de restructuration évalué dans cette décision.

150 En conséquence, la clause 2 de l'amendement et de l'accord de renonciation entre les parties dispose que le montant de 500 millions d'euros est accordé «à des fins de restructuration financière». Voir aussi le considérant 268 de la décision de la Commission dans le dossier d'aide d'État C 6/2009.

151 Voir les perspectives financières de LH du 25 juin 2009, disponibles à l'adresse <http://investor-relations.lufthansa.com/fileadmin/downloads/en/charts-speeches/LH-Financial-Outlook-2009-06-25-e.pdf>.

révélé la moindre indication selon laquelle OS modifierait sa stratégie d'entrée compte tenu des fonds supplémentaires en question, ce qui est aussi illustré par le fait qu'OS a déjà épuisé presque toute l'aide au sauvetage sans modifier sa stratégie d'entrée. Il est donc peu probable qu'OS utilise ces fonds supplémentaires pour commencer à exploiter ces liaisons.

VIII. GAINS D'EFFICACITE

(326) Tandis que la partie notificante prétend que l'opération proposée générera probablement des économies significatives et d'autres gains d'efficacité au profit des consommateurs, LH n'a pas avancé le moindre élément de preuve attestant ces efficacités. En particulier, LH indique simplement que les petits transporteurs tels qu'OS pâtissent de désavantages concurrentiels inhérents dans des domaines tels que l'optimisation de la flotte et que, sans l'opération, OS devrait probablement cesser ses activités ou, du moins, les réduire massivement. Dans le même temps, LH fait valoir son intégration réussie de LX et prétend que l'opération aura pour OS et ses clients des effets comparables à ceux que le redressement de LX a eus sur elle et sur ses clients. Comme indiqué dans les lignes directrices sur les concentrations horizontales, les trois conditions cumulatives suivantes s'appliquent: (i) les gains d'efficacité doivent profiter aux consommateurs; (ii) les gains d'efficacité doivent être propres à la concentration; et (iii) les gains d'efficacité doivent être vérifiables. À l'évidence, les affirmations générales de LH n'apportent pas les éléments de preuve nécessaires pour que la Commission reconnaisse que ces trois conditions sont réunies. Il convient donc d'en conclure qu'il n'est pas prouvé à suffisance de droit que les gains d'efficacité sont vérifiables, propres à la concentration et qu'ils profiteraient aux consommateurs. Par conséquent, la Commission rejette l'affirmation selon laquelle les gains d'efficacité entraînés par la concentration contrebalancent les effets négatifs sur la concurrence identifiés dans la section VII.

IX. ENGAGEMENTS PROPOSÉS PAR LH

(327) Afin d'aborder les problèmes de concurrence identifiés par la Commission durant l'enquête de marché sur les liaisons VIE-STR, VIE-CGN, VIE-MUC, VIE-FRA et VIE-BRU, LH a soumis des engagements le 10 juillet 2009 conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations. Le 17 juillet 2009 et le 27 juillet 2009, LH a soumis des versions révisées des engagements. Après la soumission de la version révisée des engagements du 27 juillet 2009, la Commission a lancé un test sur le marché afin d'obtenir le point de vue des concurrents et des clients sur ces engagements. Sur la base des résultats de l'enquête de marché, LH a présenté une version finale des engagements le 31 juillet 2009 (ci-après «les engagements»), lesquels pallient les faiblesses identifiées dans sa précédente proposition.

(328) Les engagements proposés par LH visent à réduire les barrières à l'entrée et à faciliter l'entrée d'un ou de plusieurs nouveaux entrants ou l'expansion de concurrents déjà présents sur les liaisons susmentionnées. Les engagements comprennent toute une série de mesures et consistent notamment à octroyer et à transférer des créneaux horaires aux aéroports de Vienne, Stuttgart, Cologne/Bonn, Munich, Francfort et Bruxelles, ainsi que plusieurs mesures accessoires.

A. Description des engagements

(1) Engagements concernant les créneaux horaires

a. Octroi de créneaux horaires sur les paires de villes soulevant des problèmes de concurrence

- (329) Dans le cadre des engagements, les parties s'engagent à rendre des créneaux horaires¹⁵² disponibles, selon une procédure spécifique, aux aéroports de Vienne, Stuttgart, Cologne/Bonn, Munich, Francfort et Bruxelles concernant les cinq liaisons pour lesquelles la Commission a identifié des problèmes de concurrence¹⁵³ (ci-après «les paires de villes identifiées»).
- (330) Le nombre de créneaux horaires à mettre à disposition permettront à un nouveau fournisseur de services aériens¹⁵⁴ (ci-après aussi dénommé «le nouvel entrant») d'exploiter les nombres suivants de fréquences sur les paires de villes identifiées:
- (i) VIE-STR: jusqu'à trois (3) fréquences par jour;
 - (ii) VIE-CGN: jusqu'à trois (3) fréquences par jour, mais pas plus de 18 fréquences par semaine;
 - (iii) VIE-FRA: jusqu'à cinq (5) fréquences par jour;
 - (iv) VIE-MUC: jusqu'à quatre (4) fréquences par jour;
 - (v) VIE-BRU: jusqu'à quatre (4) fréquences par jour, mais pas plus de 24 fréquences par semaine.
- (331) Du nombre de créneaux horaires sera déduit le nombre de créneaux horaires déjà transférés à un nouvel entrant en vertu des engagements, à moins que ces créneaux horaires ne cessent d'être utilisés par le nouvel entrant et ne reviennent par conséquent aux parties.
- (332) En ce qui concerne toutes les paires de villes identifiées à l'exception de VIE-FRA et VIE-MUC, auxquelles des dispositions spécifiques s'appliquent, les fréquences déjà utilisées par une compagnie aérienne indépendante des parties ou non liée à elles sur une paire de villes identifiée doivent être déduites du nombre de créneaux horaires que les

152 C'est-à-dire une permission donnée à un avion d'utiliser l'infrastructure à un aéroport donné à une date et à une heure précise pour pouvoir atterrir et décoller.

153 Ce sont les liaisons entre les paires de villes suivantes: VIE-STR, VIE-CGN, VIE-MUC, VIE-FRA et VIE-BRU.

154 Défini comme «toute(s) compagnie(s) aérienne(s) membre(s) de la même alliance (autre que les parties, y compris toutes les compagnies aériennes qui les contrôlent ou qui sont contrôlées par elles) et qui, individuellement ou collectivement dans le cadre d'un partage de codes, fourni(ssen)t un service aérien concurrent nouveau ou supplémentaire». 4U ou tout autre transporteur contrôlé par les parties à tout moment durant l'application des engagements ne sont pas considérés comme éligibles à l'obtention de créneaux horaires en vertu des engagements.

parties doivent mettre à la disposition de cette compagnie aérienne en vertu des engagements.

- (333) Pour ce qui est de la liaison VIE-FRA, les deux fréquences quotidiennes actuellement exploitées par Niki (trois fréquences dans la mesure où Niki obtient un troisième créneau de LH à compter de la saison hiver IATA 2009/2010) seront déduites du nombre de créneaux horaires à mettre à disposition en vertu des engagements. Si Niki devait cesser d'exploiter une ou plusieurs de ces fréquences avant d'acquiescer des droits d'antériorité, ces fréquences seront rendues disponibles à de nouveaux entrants en vertu des engagements.
- (334) Niki sera autorisée à échanger les créneaux horaires qu'elle a reçus de LH à Francfort conformément à l'actuel accord de location de créneaux horaires entre LH et Niki contre des créneaux horaires que LH rend disponibles en vertu des engagements. Toutefois, afin de prendre en considération la structure en vagues de LH à l'aéroport FRA, LH ne sera pas tenue de transférer à Niki plus d'un créneau horaire à aéroport FRA durant chacune des périodes suivantes:¹⁵⁵

Arrivée	Départ
5 h 35 - 8 h 00	6 h 30 - 8 h 15
8 h 05 - 10 h 20	8 h 20 - 11 h 35
10 h 25 - 14 h 00	11 h 40 - 15 h 05
14 h 05 - 15 h 30	15 h 10 - 16 h 15
15 h 35 - 17 h 50	16 h 20 - 19 h 45
17 h 55 - 21 h 50	19 h 50 - 22 h 25

- (335) En outre et indépendamment du fait que Niki choisisse ou pas d'obtenir de nouveaux créneaux horaires des parties en échange de ses créneaux horaires actuels à l'aéroport FRA,¹⁵⁶ LH s'engage à modifier son actuel accord de location de créneaux horaires avec Niki pour refléter les dispositions des engagements, notamment en ce qui concerne la possibilité pour Niki d'obtenir des droits d'antériorité pour ces créneaux horaires, comme indiqué plus en détail au considérant (342) (conformément auxquels la période nécessaire pour obtenir des droits d'antériorité prévue dans les engagements commencera au début de la saison hiver IATA 2009/2010).
- (336) En outre et uniquement si aucun demandeur non membre de Star Alliance ne demande un créneau horaire correctif pour la saison été IATA 2010 (ou la première saison pour laquelle les procédures de mise en œuvre des engagements sont en place, quelle que soit la dernière), une fréquence exploitée par Adria Airways sera déduite du nombre de créneaux horaires à mettre à disposition en vertu des engagements. Cette déduction s'appliquera dans un premier temps pour une période de quatre saisons IATA consécutives et pour toute période

155 Si Niki a déjà deux créneaux horaires durant une de ces périodes, LH sera tenue d'accepter toute demande de Niki d'échanger jusqu'à deux créneaux horaires durant cette période, mais elle pourra s'assurer que les créneaux horaires en question soient espacés d'au moins 105 minutes.

156 Niki peut conserver tous ses créneaux horaires actuels qu'elle ne souhaite pas échanger.

supplémentaire de deux ans jusqu'à ce qu'un demandeur non membre de Star Alliance réclame un créneau horaire correctif.

- (337) Par ailleurs, LH s'engage à modifier ses accords existants avec Adria Airways concernant un créneau horaire, de façon à refléter les dispositions des engagements, pour autant toutefois qu'Adria Airways n'obtienne pas de droits d'antériorité.
- (338) En ce qui concerne la liaison VIE-MUC, où Niki exploite actuellement trois fréquences quotidiennes pour lesquelles elle a reçu des créneaux horaires selon la procédure normale d'attribution des créneaux horaires, les engagements prévoient que Niki aura droit à échanger ses créneaux horaires actuels sur cette liaison contre des créneaux horaires que LH mettra à disposition en vertu des engagements. Que Niki décide ou non d'échanger ses créneaux horaires actuels en vertu des engagements, les fréquences de Niki seront déduites du nombre total de créneaux horaires que les parties doivent mettre à disposition sur cette liaison. Si Niki cessait d'exploiter une ou plusieurs de ses fréquences,¹⁵⁷ ces dernières devraient être mises à la disposition de nouveaux entrants en vertu des engagements.
- (339) Enfin, en ce qui concerne les liaisons VIE-STR et VIE-CGN, LH est déjà tenue de mettre des créneaux horaires à la disposition de nouveaux entrants en vertu d'une précédente décision sur une concentration, à savoir la décision de la Commission dans l'affaire COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings.¹⁵⁸ Dans la mesure où les parties ont déjà mis des créneaux horaires à la disposition d'un nouvel entrant en vertu des engagements pris dans cette affaire, ces créneaux horaires seront décomptés du nombre de créneaux horaires à mettre à disposition conformément aux engagements de la présente affaire. Les nouveaux entrants pourront choisir les créneaux horaires pour ces deux liaisons conformément aux engagements qu'ils souhaitent voir appliqués, c'est-à-dire ceux pris dans la précédente affaire ou ceux pris en l'espèce.

b. Conditions relatives au transfert de créneaux horaires

- (340) La procédure de transfert de créneaux horaires prévue dans les engagements s'appliquera parallèlement à la procédure normale d'attribution des créneaux horaires. Une compagnie aérienne qui souhaite obtenir des créneaux horaires sur l'une des paires de villes identifiées fera sa demande de créneaux horaires via la procédure normale d'attribution des créneaux horaires et demandera en même temps un transfert de créneaux en vertu des engagements. Si la demande de créneaux du demandeur au coordonnateur n'est pas satisfaite en raison de la conférence de planification IATA, les engagements prévoient que les parties doivent proposer de transférer les créneaux horaires réclamés au demandeur dans un délai d'une semaine à compter de l'engagement du demandeur à les exploiter. Les créneaux horaires doivent être octroyés gratuitement et dans les vingt minutes suivant la demande du demandeur si l'une ou l'autre des parties a des créneaux horaires disponibles dans ce délai.

¹⁵⁷ En ce qui concerne les créneaux horaires obtenus par Niki en vertu des présents engagements, cette disposition ne s'applique que si Niki n'a pas encore obtenu de droits d'antériorité au moment où elle cesse l'exploitation de ces fréquences.

¹⁵⁸ Affaire n° COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings.

À défaut, les parties doivent proposer les créneaux horaires les plus proches de l'heure réclamée par le demandeur.

- (341) L'accord de location de créneaux horaires entre les parties et le demandeur doit être signé et le transfert doit être réalisé dans un délai de trois semaines à compter du délai de remise des créneaux, à savoir le 15 janvier pour la saison été IATA et le 15 août pour la saison hiver IATA. L'accord de location de créneaux horaires aura une durée égale à la période d'utilisation de la paire de villes identifiée,¹⁵⁹ mais le nouvel entrant aura le droit de mettre un terme à l'accord à la fin de chaque saison IATA, et ce sans pénalité. Enfin, les engagements prévoient que le nouvel entrant qui décide d'exploiter le plus grand nombre de liaisons sera favorisé.¹⁶⁰

c. Droits d'antériorité

- (342) Les engagements prévoient aussi la possibilité, pour le nouvel entrant, d'acquérir des droits d'antériorité concernant les créneaux horaires obtenus des parties. Le nouvel entrant obtiendra des droits d'antériorité sur ces créneaux horaires, c'est-à-dire qu'il aura le droit d'utiliser les créneaux horaires transférés par les parties aux deux extrémités de n'importe quelle paire de villes identifiée pour une paire de villes intra-européennes différente des paires de villes identifiées, lorsqu'il aura desservi la paire de ville identifiée durant deux saisons IATA consécutives pour toutes les paires de villes identifiées à l'exception de la liaison VIE-FRA et durant huit saisons IATA consécutives pour la liaison VIE-FRA (respectivement, ci-après «la période d'utilisation»). En revanche, si le nouvel entrant cesse d'exploiter les créneaux horaires transférés sur la paire de villes identifiée avant la fin de la période d'utilisation, ces créneaux horaires seront remis à LH et seront mis à la disposition d'un autre nouvel entrant en vertu des engagements.

d. Les membres de Star Alliance en tant que nouveaux entrants

- (343) Les dispositions qui précèdent ne sont pleinement applicables qu'aux nouveaux entrants qui ne sont pas membres de Star Alliance.
- (344) En principe, les membres de Star Alliance peuvent aussi obtenir des créneaux horaires dans le cadre des engagements, mais les compagnies aériennes non membres de Star Alliance seront prioritaires si plusieurs entrants potentiels demandent des créneaux horaires sur la même liaison en vertu des engagements. La priorité sera toujours accordée à un demandeur non membre de Star Alliance, c'est-à-dire même si un membre de Star Alliance demande des créneaux pour un nombre plus élevé de liaisons qu'un demandeur non membre de Star Alliance.
- (345) En outre, un nouvel entrant membre de Star Alliance n'aura pas la possibilité d'obtenir des droits d'antériorité concernant les créneaux horaires obtenus des parties. Un nouvel

159 C'est-à-dire deux saisons IATA consécutives pour toutes les paires de villes identifiées à l'exception de la liaison VIE-FRA et huit saisons IATA consécutives pour VIE-FRA.

160 Cette disposition ne s'applique que s'il existe au moins deux demandeurs qui ne sont pas membres de Star Alliance.

entrant membre de Star Alliance ne pourra pas conclure d'accord de partage de codes ni d'accord d'entreprise commune de partage des recettes et des profits avec les parties ou avec d'autres partenaires de Star Alliance sur les paires de villes identifiées. Lorsqu'un membre de Star Alliance cesse d'utiliser un des créneaux horaires octroyés en vertu des engagements, les parties doivent à nouveau proposer ces créneaux horaires à de nouveaux entrants.

(346) Enfin, si un membre de Star Alliance obtient des créneaux horaires en vertu des engagements, la Commission peut imposer des conditions particulières, notamment pour garantir l'indépendance du demandeur membre de Star Alliance par rapport aux parties.

(2) *Autres engagements et dispositions*

a. *Accords spéciaux relatifs à des quotes-parts et accords de partage de codes*

(347) Les engagements octroient à un nouvel entrant la possibilité de conclure un accord spécial relatif à des quotes-parts et un accord de partage de codes lui permettant de placer ses codes sur les vols avec une véritable origine et destination soit en Autriche, soit en Allemagne, soit en Belgique, pour autant qu'une partie du trajet implique une paire de villes identifiée. Les conditions de cet accord spécial relatif à des quotes-parts doivent être telles que le nouvel entrant jouit d'un même traitement que les partenaires de LH membres de Star Alliance pour la même paire de villes identifiée.

b. *Autres dispositions*

(348) Les engagements relatifs à l'octroi de créneaux horaires sont complétés par d'autres engagements tels que la possibilité, pour un nouvel entrant de conclure des accords interlignes et d'accès au programme de fidélisation avec les parties, ainsi que des accords intermodaux avec une entreprise ferroviaire ou une autre société de transport en surface.

(349) Les engagements prévoient la désignation d'un mandataire qui sera chargé de contrôler le respect des engagements par les parties et d'assister la Commission durant la procédure de transfert des créneaux prévues par les engagements.

(350) Les engagements contiennent aussi des dispositions relatives à une procédure rapide de résolution des litiges, conformément à laquelle le nouvel entrant peut décider de résoudre tous les litiges avec les parties concernant les engagements selon la procédure d'arbitrage. La décision arbitrale sera contraignante tant le nouvel entrant que pour les parties. La charge de la preuve dans tout litige exige du nouvel entrant qu'il apporte la preuve *prima facie* de ses moyens et des parties qu'elles apportent la preuve du contraire.

(351) Les engagements, en particulier l'obligation de transférer les créneaux, ne sont pas limités dans le temps, mais contiennent une clause de révision.

B. Analyse des engagements

(352) En ce qui concerne le caractère approprié des engagements visant à faciliter l'entrée d'un nouveau concurrent, la communication de la Commission concernant les mesures correctives recevables conformément au règlement sur les concentrations et au règlement (CE) n° 802/2004 de la Commission¹⁶¹ (ci-après «la communication de la Commission concernant les mesures correctives») dispose que «il arrive fréquemment que des mesures individuelles ne permettent pas de réduire suffisamment les barrières à l'entrée mais qu'il faille recourir à [...] un paquet d'engagements visant à faciliter globalement la pénétration de concurrents par toute une série de mesures différentes.»

(353) Les engagements proposés par les parties constituent un paquet global qui tient compte de l'expérience passée au niveau des engagements dans des affaires de concentration dans le secteur de l'aviation. Dans l'ensemble, les engagements ont reçu une évaluation positive des concurrents, des clients et d'autres acteurs du marché qui ont répondu à l'enquête de marché.

(1) Créneaux horaires

(354) Les engagements tiennent compte du fait que l'encombrement des créneaux constitue la principale barrière sur les liaisons problématiques en l'espèce. En effet, à l'exception de l'aéroport CGN, qui est un aéroport «à facilitation d'horaires»,¹⁶² tous les aéroports concernés par les paires de villes identifiées sont encombrés (et parfois fortement). Par conséquent, les engagements sont conçus pour supprimer cette barrière et faciliter l'entrée sur les liaisons où des problèmes de concurrence ont été identifiés.¹⁶³

a. Nombre de créneaux horaires

(355) Les créneaux horaires mis à disposition par les parties permettront aux concurrents existants ou à un ou plusieurs nouveaux entrants de remplacer dans une mesure suffisante la pression concurrentielle entre les parties que l'opération proposée élimine.¹⁶⁴

161 JO C 267, du 22.10.2008, p. 1.

162 Un «aéroport à facilitation d'horaires» est un aéroport susceptible d'être saturé, mais où ce problème de saturation peut être résolu par une coopération volontaire entre transporteurs aériens et dans lequel un facilitateur d'horaires a été désigné pour faciliter les activités des transporteurs aériens exploitant ou ayant l'intention d'exploiter des services dans cet aéroport.

163 Bien que l'aéroport CGN ne soit pas coordonné, l'aéroport VIE connaît une pénurie de créneaux horaires aux heures de pointe. Les paires de créneaux proposées sur la liaison VIE-CGN serviront donc aussi à faciliter l'entrée sur cette liaison, notamment à l'aéroport VIE.

164 À cet égard, il convient de noter d'emblée que le niveau de fréquences actuellement exploitées par les parties n'est pas le résultat d'une activité indépendante avant la concentration, mais repose essentiellement sur une «répartition des tâches» en vertu de leur coopération dans le cadre de l'entreprise commune. En effet, la coopération des parties dans le cadre de leur entreprise commune a, pour des raisons opérationnelles, entraîné dans plusieurs cas un changement des opérateurs exploitants et/ou du niveau de fréquences exploitées par les deux parties (voir, par exemple, le formulaire CO, p. 63, «l'auto-évaluation LH/AUA», p. 4, et la réponse des parties à la question 21 de la demande d'informations du 27 avril 2009). Il s'ensuit que le niveau de fréquences

- (356) En ce qui concerne toutes les paires de villes identifiées, l'enquête de marché a largement confirmé que le nombre de créneaux horaires proposé dans les engagements était suffisant pour qu'un ou plusieurs autres acteurs désireux de proposer de nouvelles fréquences ou des fréquences supplémentaires puissent livrer une concurrence effective aux parties.
- (357) Certains répondants ont fait part de préoccupations quant au fait que les engagements prévoyaient de déduire les fréquences des concurrents actuels sur les liaisons VIE-FRA et VIE-MUC du nombre de créneaux horaires à mettre à disposition en vertu des engagements sur ces liaisons et, donc, de limiter en particulier l'entrée sur ces liaisons.
- (358) Néanmoins, les liaisons VIE-FRA et VIE-MUC présentent des circonstances particulières qui justifient cette déduction des fréquences des acteurs existants dans ce cas.

Vienne-Francfort

- (359) Concernant la liaison VIE-FRA, il convient de noter que Niki et Adria Airways ont toutes deux commencé à exploiter cette liaison sur la base de créneaux horaires que LH a mis à la disposition de ces compagnies en vue de se conformer aux règles communautaires en matière de concurrence. Comme expliqué au considérant (65), la décision d'exemption de 2002 de la Commission consistait essentiellement en un engagement des parties à mettre des créneaux horaires à la disposition d'un ou de plusieurs nouveaux entrants pour toute liaison entre l'Autriche et l'Allemagne choisie par eux, jusqu'à un maximum de 40 % des créneaux horaires que LH et OS exploitaient sur la liaison en question. LH semble avoir mis des créneaux horaires à la disposition d'Adria Airways en 2001 en vertu d'un accord de location face à l'imminence de la décision d'exemption.¹⁶⁵ De même, comme expliqué au considérant (162) ci-dessus, Niki a commencé à exploiter la liaison en 2006 sur la base de deux créneaux horaires à l'aéroport FRA que LH lui a transférés en vertu d'un accord de location, en vue de se conformer à l'article 81 du Traité à la suite de l'auto-évaluation effectuée par les parties, et elle a récemment reçu un créneau supplémentaire de LH afin de pouvoir exploiter une troisième fréquence sur cette liaison à compter de la saison hiver 2009/2010.
- (360) Dès lors que les créneaux horaires actuellement utilisés par Niki ont été effectivement mis à sa disposition par LH, il semble justifié de déduire les fréquences de Niki du nombre de créneaux horaires à mettre à disposition en vertu des engagements, sans préjudice des autres dispositions prévues dans les engagements (telles que la possibilité d'échange). Pour la même raison et compte tenu du fait que la pression concurrentielle exercée par Adria Airways sur les parties est limitée, il semble justifié de déduire une fréquence d'Adria Airways, sans préjudice des autres dispositions prévues dans les engagements (restriction temporaire de cette déduction, etc.). Néanmoins, cette déduction d'un créneau horaire d'Adria Airways n'aura lieu que si un demandeur non membre de Star Alliance soumette une demande de créneau pour la saison été 2010.¹⁶⁶ En outre, la déduction d'un

actuellement exploitées par les parties n'a qu'une pertinence limitée pour le niveau de fréquences exigé en vertu des engagements afin de dissiper les doutes sérieux identifiés pour les liaisons concernées.

¹⁶⁵ Voir la réponse à la demande d'informations adressée à Adria Airways du 22 juillet 2009.

¹⁶⁶ Ou la première saison à partir de laquelle les procédures relatives à la mise en œuvre des présents engagements seront en place.

créneau horaire d'Adria Airways n'est pas permanente, mais de nouveaux entrants ont la possibilité de demander ce créneau toutes les quatre saisons IATA ou si Adria Airways cesse d'exploiter la liaison VIE-FRA.

- (361) Cette conclusion est renforcée par le fait que les engagements sur VIE-FRA sont conçus pour permettre soit l'expansion de Niki, qui pourrait obtenir jusqu'à deux créneaux horaires supplémentaires outre les trois créneaux horaires qui lui ont déjà été transférés, soit l'entrée d'un nouvel acteur avec deux fréquences, moyennant les circonstances exposées ci-dessus.¹⁶⁷
- (362) Ces considérations sont confirmées par l'évaluation globale positive des mesures correctives pour cette liaison de l'enquête de marché. En effet, une majorité des répondants estiment de manière générale que les engagements permettront à Niki et/ou à un nouvel entrant de fournir des services aériens compétitifs et viables sur la liaison VIE-FRA. En outre, les répondants s'accordent largement pour reconnaître que les engagements sont globalement suffisants pour faciliter et augmenter la probabilité d'une entrée/expansion et, partant, pour résoudre les problèmes de concurrence sur la liaison VIE-FRA.

Vienne-Munich

- (363) S'agissant de la liaison VIE-MUC, il convient de rappeler que Niki exploite déjà cette liaison avec trois fréquences qu'elle a obtenues selon la procédure normale d'attribution des créneaux horaires. Afin d'évaluer l'incidence d'une déduction des fréquences existantes de Niki sur l'efficacité des engagements, il est utile de distinguer les situations dans lesquelles Niki pourrait souhaiter (i) soit d'élargir ses services actuels; (ii) soit de ne plus exploiter la liaison; (iii) soit de maintenir son niveau actuel de fréquences.

(i) En ce qui concerne une expansion des services existants de Niki, il convient de rappeler que, conformément aux conclusions de l'enquête de marché mentionnées aux considérants (147) et suivants, Niki n'exerce pas une pression concurrentielle suffisante sur les parties, notamment en raison des horaires de ses vols et du nombre de ses fréquences. Les engagements permettent à Niki d'obtenir un créneau horaire supplémentaire, ainsi que de modifier l'heure de toutes ses fréquences existantes. Par conséquent, ils pallient suffisamment les défaillances dans les services existants de Niki sur cette liaison. En conséquence, presque tous les répondants à l'enquête de marché considèrent que les engagements permettent à Niki d'offrir un service aérien viable et compétitif.

(ii) Si Niki décidait de ne plus exploiter la liaison, les engagements permettraient à un ou plusieurs nouveaux entrants de commencer à exploiter la liaison avec jusqu'à quatre fréquences, ce qui permettrait ainsi à ce ou ces nouveaux entrants de proposer un service aérien viable et compétitif.

¹⁶⁷ En particulier, afin de recevoir plus d'un créneau supplémentaire, Niki et/ou un nouvel entrant doivent demander des créneaux horaires correctifs pour la saison été IATA 2010 ou des périodes de deux ans ultérieures.

(iii) Si Niki décidait de maintenir son niveau actuel de fréquences, un nouvel entrant éventuel ne pourrait obtenir qu'un seul créneau horaire en vertu des engagements. Si la fourniture de services aériens compétitifs exige de manière générale, en particulier pour les passagers sensibles au facteur temps, plus d'une fréquence par jour, il convient de noter que, comme indiqué à la note de bas de page 80 ci-dessus, l'aéroport MUC s'attend à d'importantes extensions de sa capacité dans un proche avenir. En particulier, une troisième piste se trouve actuellement à la deuxième phase d'un long processus d'approbation et devrait être opérationnelle dès 2011. Cette troisième piste augmentera la coordination d'un nombre pouvant aller jusqu'à 120 mouvements par heure, contre 90 mouvements par heure avec le système actuel à deux pistes, et sera disponible pour les deux terminaux de l'aéroport MUC. Ces extensions prévues de la capacité augmenteront la probabilité que de nouveaux entrants puissent dans un avenir proche (notamment lorsque le climat économique pour les services de transport aérien mentionné ci-dessus aux considérants (384) et suivants se sera amélioré) obtenir des créneaux horaires selon la procédure normale d'attribution des créneaux horaires.¹⁶⁸ Dans le même temps, ils peuvent obtenir un créneau horaire en vertu des engagements pour lequel ils peuvent avoir des droits d'antériorité après deux saisons, ce qui, par conséquent, les incitera davantage à commencer à exploiter cette liaison.

(364) La Commission est d'avis que ces éléments pris ensemble justifient une déduction des fréquences existantes de Niki des créneaux horaires à mettre à disposition en vertu des engagements et permettront dès lors à Niki et à un nouvel entrant de reproduire adéquatement la pression concurrentielle que LH et OS exerceraient l'une sur l'autre en l'absence de l'opération.

(365) Ces conclusions sont conformes à l'évaluation globale des mesures correctives pour cette liaison effectuée dans l'enquête de marché. En particulier, les répondants s'accordent largement à reconnaître que les engagements résolvent les problèmes de concurrence sur la liaison VIE-MUC. En outre, une majorité des répondants estiment que, dans l'ensemble, les engagements facilitent suffisamment l'entrée/l'expansion et en augmentent la probabilité et que, ce faisant, ils permettent à Niki et/ou à un nouvel entrant de proposer un service aérien compétitif et viable sur cette liaison.

b. Attribution de créneaux horaires

(366) Les créneaux horaires doivent être alloués dans les 20 minutes au plus à compter de la demande initiale, ce qui permet des horaires très ajustés, de façon à garantir des délais d'immobilisation courts. Par ailleurs, outre la structure en vagues de LH à l'aéroport FRA mentionnée au considérant (334), les engagements ne prévoient aucune limite au transfert de créneaux horaires aux heures de pointe, ce qui augmente l'attrait des créneaux horaires proposés. Par ailleurs, les engagements prévoient des procédures plus commodes et plus efficaces pour l'attribution des créneaux horaires que les procédures prévues dans le cadre des mesures correctives proposées dans de précédentes affaires de concentration entre compagnies aériennes. En l'espèce, le mécanisme amélioré de procédure d'attribution des

¹⁶⁸ Dans ce contexte, il convient de noter que Niki a pu commencer à proposer ses services sur la liaison VIE-MUC en 2007 sur la base des créneaux horaires qu'elle a obtenus selon la procédure normale d'attribution des créneaux horaires.

créneaux horaires permet à de nouveaux entrants de soumettre leurs demandes d'attribution de créneaux horaires bien plus tôt dans la saison, ce qui leur laisse suffisamment de temps pour lancer et commercialiser leurs nouveaux services.

(367) En outre, déjà pendant toute la durée de l'accord de location de créneaux horaires et, dans tous les cas, dès que le nouvel entrant a obtenu des droits d'antériorité, il ne devra pas suivre à chaque saison la procédure d'attribution des créneaux horaires prévue dans les engagements.¹⁶⁹ L'enquête de marché a confirmé l'efficacité du mécanisme de la procédure d'attribution des créneaux horaires proposée. En réalité, une grande majorité des répondants considèrent que la procédure prévue par les mesures correctives proposées pour l'octroi de créneaux horaires permettrait à un nouvel entrant d'obtenir les créneaux horaires demandés de façon opportune et satisfaisante.

c. Possibilité pour Niki d'échanger ses créneaux horaires sur les liaisons Vienne-Francfort et Vienne-Munich et de modifier l'accord de location de créneaux horaires existant concernant la liaison Vienne-Francfort de façon à y inclure les dispositions prévues dans les engagements

(368) Les engagements prévoient que Niki aura le droit d'échanger ses créneaux horaires actuels sur les liaisons VIE-FRA et VIE-MUC contre les créneaux horaires que LH met à disposition en vertu des engagements et que l'accord de location de créneaux horaires existant entre LH et Niki pour la liaison VIE-FRA sera modifié de manière à refléter les dispositions prévues dans les engagements (notamment en ce qui concerne la possibilité pour Niki d'obtenir des droits d'antériorité). Ces dispositions permettent à Niki de mieux adapter à la demande l'heure de ses créneaux horaires et d'améliorer son offre actuelle et sa position sur le marché concernant ces deux liaisons. Par conséquent, l'offre de Niki devrait devenir plus attrayante et Niki pourra exercer une pression concurrentielle accrue sur les parties.

(369) Alors que la possibilité, pour Niki, d'échanger ses créneaux horaires actuels pour la liaison VIE-FRA est limitée par la section 1.1.3, point (iii), des engagements en raison de la structure en vagues de LH à l'aéroport FRA, à savoir que LH ne sera pas tenue de transférer à Niki plus d'un créneau horaire à l'aéroport FRA durant chacune des vagues telles que définies dans cette section, la version révisée des engagements du 31 juillet 2009 a introduit plusieurs améliorations à cet égard.

(370) Premièrement, si Niki a déjà deux créneaux horaires durant une période de temps, LH sera tenue de satisfaire toute demande de Niki d'échanger jusqu'à deux créneaux horaires durant cette période, mais elle pourra garantir que les créneaux horaires en question sont espacés de 105 minutes au moins. Ainsi, Niki pourra maintenir ses deux créneaux horaires durant la vague attrayante du matin/du soir (de 16 h 20 à 19 45) et de changer les heures de tous ses créneaux horaires existants.

¹⁶⁹ Cela revêt une importance toute particulière pour la liaison VIE-FRA, où la période d'utilisation nécessaire pour obtenir des droits d'antériorité est de huit saisons IATA.

(371) Par ailleurs, les engagements révisés du 31 juillet 2009 précisent que Niki aura aussi la possibilité de changer les heures de tous ses créneaux horaires.¹⁷⁰

(372) Ces améliorations garantissent l'efficacité des dispositions relatives à l'échange des heures sur la liaison VIE-FRA.

d. Droits d'antériorité

(373) Le caractère attrayant des engagements est aussi renforcé par la perspective d'obtenir des droits d'antériorité après une période d'utilisation de seulement deux saisons IATA consécutives pour les créneaux horaires sur toutes les paires de villes identifiées, à l'exception de la liaison VIE-FRA, et de huit saisons IATA consécutives pour la liaison VIE-FRA. L'octroi de droits d'antériorité représente pour les nouveaux entrants une incitation supplémentaire à commencer à exploiter les paires de villes identifiées, étant donné que les créneaux horaires constituent des atouts particulièrement précieux, surtout aux aéroports FRA, VIE et MUC, en raison des considérables contraintes qui existent dans ces aéroports concernant les créneaux horaires.

(374) En ce qui concerne la liaison VIE-FRA, tandis que certains répondants ont exprimé des préoccupations quant à la durée de cette période, la période d'utilisation plus longue est justifiée par la valeur plus élevée des créneaux horaires à l'aéroport FRA, ce qui augmente le risque qu'un entrant commence à exploiter la liaison VIE-FRA uniquement pour obtenir ces précieux créneaux horaires et les utiliser ensuite sur d'autres liaisons.¹⁷¹ En effet, l'enquête de marché a révélé que l'aéroport FRA est bien plus encombré que tout autre aéroport visé par les engagements [voir le considérant (182)] et, de façon à garantir l'utilisation des créneaux horaires que LH doit mettre à disposition à l'aéroport FRA précisément sur la liaison VIE-FRA, une période d'utilisation plus longue semble justifiée. En outre, dans le droit fil de la pratique décisionnelle antérieure de la Commission,¹⁷² un entrant membre de Star Alliance n'aura pas la possibilité d'obtenir des droits d'antériorité concernant les créneaux horaires obtenus des parties.

(375) La majorité des répondants à l'enquête de marché ont confirmé qu'ils considéraient appropriée la période d'utilisation proposée dans les engagements, au terme de laquelle des droits d'antériorité seront octroyés au nouvel entrant.

170 En outre, les engagements révisés du 31 juillet 2009 prévoient, en ce qui concerne l'interaction de «la règle des 20 minutes» [voir le considérant (340)] et la structure en vagues de LH, que, si un créneau horaire est octroyé par LH durant une vague différente de celle réclamée par Niki, ce créneau sera réputé octroyé durant la période réclamée par Niki. Cela permet de garantir que la « règle des 20 minutes » n'aura pas d'incidence négative sur la capacité de Niki à obtenir des créneaux horaires dans la structure en vagues de LH.

171 Voir aussi l'affaire n° COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, considérant 454.

172 Voir l'affaire n° COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding, considérant 440.

(2) *Autres engagements et dispositions*

a. Accords spéciaux relatifs à des quotes-parts et accords de partage de codes

(376) De nombreux répondants à l'enquête de marché considéraient la possibilité offerte aux nouveaux entrants de conclure un accord spécial relatif à des quotes-parts et un accord de partage de codes avec les parties comme une incitation supplémentaire à commencer à exploiter les paires de villes identifiées, tandis que d'autres répondants ne voient qu'une valeur ajoutée limitée à ces accords.

b. Autres dispositions

(377) En ce qui concerne les autres dispositions contenues dans les engagements, telles que la possibilité, pour un nouvel entrant, de participer à des programmes de fidélisation, à des accords interlignes ou à des accords intermodaux, les répondants à l'enquête de marché considéraient de manière générale ces dispositions comme des incitations additionnelles, mais pas essentielles, pour un nouvel entrant. À propos des accords interlignes, l'enquête de la Commission a montré que l'absence d'une solution de ce genre constituait en réalité une des raisons pour lesquelles les transporteurs tiers cessent d'exploiter les liaisons entre l'Allemagne et l'Autriche.

(378) En tant qu'amélioration supplémentaire introduite dans les engagements de 31 juillet 2009, un mandataire approuvé par la Commission sera désigné avant la concrétisation de l'opération, ce qui permettra une mise en œuvre rapide des engagements.

(379) Les engagements du 31 juillet 2009 prévoient également que le mandataire devra veiller à ce que la disponibilité des créneaux horaires soit rendue publique bien avant chaque saison IATA. Cette disposition garantira et renforcera l'effectivité future des engagements. Elle revêt une importance toute particulière pour la liaison VIE-FRA, où les créneaux horaires actuellement détenus par Adria Airways seront disponibles tous les deux ans.

C. Évaluation globale des engagements

(380) En ce qui concerne les engagements visant à faciliter l'entrée de nouveaux concurrents, la communication de la Commission concernant les mesures correctives dispose qu'ils peuvent être suffisants pour résoudre les problèmes de concurrence soulevés par une concentration proposée en ce sens qu'ils suppriment totalement un obstacle à la concurrence effective, s'ils «permettent effectivement l'entrée d'un nombre suffisant de nouveaux concurrents en temps voulu et selon toute probabilité». Toutefois, s'il ne peut pas être conclu que l'abaissement des barrières à l'entrée grâce aux engagements proposés contribuera vraisemblablement à la pénétration de nouveaux concurrents sur le marché, cet ensemble de mesures correctives sera rejeté.¹⁷³

¹⁷³ Il convient toutefois de noter que le point 63, note de bas de page 4, de la communication de la Commission concernant les mesures correctives dispose qu'en ce qui concerne les concentrations dans le secteur du transport

(1) *Intérêt exprimé par les concurrents à commencer à exploiter les paires de villes identifiées ou à étendre leurs activités sur ces paires de villes*

(381) En l'espèce, plusieurs concurrents ayant répondu à l'enquête de marché ont exprimé un intérêt à commencer à exploiter certaines ou la totalité des paires de villes identifiées au cours de la saison été IATA 2010. En particulier, M.A.P. Management + Planning GmbH, une compagnie charter, a fait part d'un intérêt à commencer à exploiter toutes les liaisons en question avec une ou deux fréquences. En outre, Croatia Airlines et Robin Hood ont exprimé un intérêt, sous certaines réserves, à commencer à exploiter avec deux fréquences la liaison VIE-MUC et les liaisons VIE-STR et VIE-BRU, respectivement.

(382) Dans ce contexte, il convient aussi de noter que certains des plus importants concurrents des parties ont déjà des bases dans presque tous les aéroports concernés. Plus précisément, Niki a une base à l'aéroport VIE, tandis que son partenaire, Air Berlin, a des bases aux aéroports FRA, MUC et STR.¹⁷⁴ En outre, TUIfly, qui n'est actuellement concurrente des parties sur aucune des paires de villes identifiées et qui est en train d'être acquise par Air Berlin, a des bases aux aéroports FRA, MUC, STR et CGN. Par ailleurs, SkyEurope, qui est actuellement en concordat, mais qui aurait bénéficié d'un nouvel apport de capital, a aussi une base à l'aéroport VIE. Ces compagnies aériennes semblent donc être des candidates plausibles pour les créneaux horaires correctifs sur certaines de ces liaisons au moins.

(383) L'enquête sur les engagements soumis le 27 juillet 2009 et l'enquête de marché ont donc révélé un certain intérêt, ainsi que des indications d'une entrée ou d'une expansion probable et opportune des concurrents sur les paires de villes identifiées.

(2) *Évaluation dans le contexte économique actuel de l'industrie du transport aérien et du caractère attrayant du paquet de mesures correctives dans son ensemble*

(384) En outre, en évaluant la probabilité d'une entrée sur les paires de villes identifiées dans le cas d'espèce, la Commission doit tenir compte du fait que l'industrie du transport aérien fait face à une crise catastrophique au moment de l'enquête de marché (par exemple en juillet 2009). Ces difficultés sont reconnues dans la récente suspension de la règle du «créneau utilisé ou perdu» de l'article 10 du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.¹⁷⁵

aérien, la simple réduction des obstacles à l'entrée grâce à un engagement des parties d'offrir des créneaux horaires dans des aéroports spécifiques peut ne pas toujours suffire à garantir l'accès de nouveaux concurrents sur ces liaisons où se posent des problèmes de concurrence et à rendre la mesure corrective équivalente dans ses effets à une cession.

174 Voir la réponse à la question 43 du questionnaire de la phase I de l'enquête de marché adressé aux concurrents et la réponse à la question 14 du questionnaire de la phase II de l'enquête de marché adressé aux concurrents.

175 JO L 14, du 22.1.1993, p. 1. Voir le règlement (CE) n° 545/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, JO L 167, du 29.6.2009, p. 24. La section 1.3.4 des présents engagements se réfère à l'article 10 du règlement (CEE) n° 95/93 dans le cadre de la définition de situations d'«abus» et, partant, indique clairement que toute suspension de la règle du «créneau utilisé ou

(385) Cette incertitude plus grande que d'habitude quant à l'évolution du marché dans les prochains mois est aussi reflétée dans l'intérêt limité ou les réserves exprimées par les concurrents quant la possibilité de commencer à exploiter les paires de villes identifiées ou d'étendre leurs activités sur ces paires de villes. En effet, dans les actuelles circonstances économiques exceptionnelles, les manifestations d'intérêt sont plus prudentes qu'elles ne le seraient dans des circonstances normales.

(386) Le fait que la crise soit susceptible d'avoir sérieusement réduit les projets d'entrée ou d'expansion de nombreuses compagnies aériennes sur toutes les liaisons, y compris sur les paires de villes identifiées, est également illustré par les déclarations de plusieurs entreprises clientes qui ont répondu aux phases I et II de l'enquête de marché, et qui ont explicitement indiqué que l'actuelle situation économique générale était susceptible de constituer un obstacle majeur à ce que les transporteurs aériens commencent à proposer des services ou étendent leurs services sur les paires de villes identifiées. Par exemple, une entreprise cliente a déclaré que «la forte diminution de la demande totale de voyages pourrait réduire la probabilité que des concurrentes entament des activités ou étendent leurs activités existantes», tandis qu'une autre entreprise cliente a souligné que «l'actuel climat économique pourrait constituer un obstacle à l'entrée (ou à l'expansion) sur les paires de villes identifiées».¹⁷⁶

(387) Dans ce contexte, la manifestation d'intérêt exprimée par les concurrents pour ce qui est de commencer à exploiter les paires de villes identifiées ou d'étendre leurs services sur ces liaisons mentionnée au considérant (381) montre plutôt que les engagements rendent l'entrée/l'expansion aussi opportune et probable que possible dans les circonstances économiques actuelles. En outre, il apparaît clairement que ces circonstances exceptionnelles sont de nature temporaires et que les premiers signes de reprises ont déjà été rapportés par plusieurs États membres ainsi que par des pays non membres de l'UE, tels que les États-Unis d'Amérique, tandis que les engagements restent en place pour une période de temps indéfinie.

(388) Le fait que les engagements soient susceptibles d'entraîner réellement l'entrée ou l'expansion de concurrents, en particulier lorsque la crise actuelle sera terminée, est également illustré par les considérations qui suivent.

a. Caractère attrayant des paires de villes identifiées en tant que telles

(389) Toutes les paires de villes identifiées couvertes par le paquet de mesures correctives sont très attrayantes en ce sens que ces liaisons relient plusieurs des principaux centres d'affaires en Europe et que, par conséquent, elles attirent une part importante de trafic d'affaires à haut rendement.¹⁷⁷ Cette constatation est illustrée par le fait que les liaisons VIE-FRA ([600 000

perdu» en vertu du droit communautaire s'applique aussi aux créneaux mis à disposition en vertu des engagements.

¹⁷⁶ Réponses à la question 12 de la phase II de l'enquête de marché.

¹⁷⁷ Selon les sondages menés par les parties auprès des passagers, les pourcentages de voyageurs d'affaires sur ces liaisons sont les suivants: jusqu'à [50-60]* % pour VIE-STR, [40-50]* % pour VIE-CGN, [60-70]* % pour VIE-MUC et [60-70]* % pour VIE-FRA. Tandis que, pour la liaison VIE-BRU, les parties n'ont pas fourni de

– 650 000]* passagers au total, dont [400 000 – 450 000]* passagers O&D) et VIE-MUC ([350 000 – 400 000]* passagers au total, dont [200 000 – 250 000]* passagers O&D) sont des liaisons très rentables et très attrayantes d’un point de vue commercial pour les deux parties.¹⁷⁸

b. Améliorations par rapport à de précédentes affaires dans le secteur du transport aérien

(390) En outre, en comparaison avec la pratique antérieure dans le secteur du transport aérien,¹⁷⁹ les engagements proposés dans le cas d’espèce introduisent certaines améliorations considérables visant à garantir leur efficacité et à améliorer leur caractère attrayant pour les concurrents désireux de commencer à exploiter les paires de villes identifiées ou d’étendre leurs services existants sur ces liaisons.

(391) Comme indiqué plus en détail au considérant (342) ci-dessus, ces améliorations comprennent, premièrement, la possibilité d’obtenir des droits d’antériorité pour les créneaux horaires transférés en vertu des engagements lorsque ces créneaux horaires auront été utilisés durant deux saisons IATA pour ce qui est de toutes les paires de villes identifiées, à l’exception de VIE-FRA, pour laquelle ces droits d’antériorité seront acquis après huit saisons IATA. Cette possibilité d’obtenir des droits d’antériorité après une période relativement courte améliore sensiblement l’incitation des concurrents des parties à commencer à exploiter les paires de villes identifiées.

(392) Deuxièmement, les créneaux horaires doivent être attribués dans les 20 minutes au plus à compter de la demande initiale (contre 30 minutes dans les précédentes affaires relatives au transport aérien susmentionnées).

(393) Troisièmement, à l’exception de la restriction (due à la structure de vague) pour Niki d’échanger les heures de ses créneaux horaires existants sur la liaison VIE-FRA (voir le considérant (334)), les engagements ne prévoient aucune limite spécifique concernant le nombre de créneaux horaires à octroyer aux heures de pointe.

(394) Enfin, les engagements prévoient des procédures d’attribution des créneaux horaires plus commodes et plus efficaces que celles prévues par les mesures correctives prises dans les précédentes affaires de transport aérien susmentionnées.

c. Caractère attrayant du paquet de mesures correctives compte tenu des niveaux d’encombrement des aéroports concernés

(395) Certains des aéroports pour lesquels les parties proposent de mettre à disposition des créneaux horaires en vertu des engagements sont fortement encombrés. C’est notamment le cas de l’aéroport FRA, pour lequel l’enquête de marché a confirmé qu’il était l’un des plus

chiffres sur la base de sondages menés auprès des passagers, il s’avère que cette liaison aussi est caractérisée par un pourcentage élevé de trafic d’affaires.

178 Voir la réponse des parties à la question 9 de la demande d’informations du 27 avril 2009.

179 Voir par exemple l’affaire n° COMP/M.3280 – Air France/KLM et l’affaire n° COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings.

encombrés en Europe. Par conséquent, les créneaux horaires à l'aéroport FRA sont très précieux et rendent les engagements particulièrement attrayants pour la liaison FRA-VIE.

- (396) Néanmoins, et surtout, l'aéroport VIE est lui aussi encombré aux heures de pointe (à savoir entre 8 h 30 et 11 h et entre 16 h et 20 h 45) (voir le considérant (118)) et, en vertu des engagements, les parties devront mettre à disposition des créneaux horaires à l'aéroport VIE pour chacune des paires de villes identifiées. Ainsi, les nouveaux entrants à cet aéroport ont donc le choix entre différentes destinations, ce qui augmente la probabilité d'entrée sur les paires de villes identifiées
- (397) Les mesures correctives comprennent des créneaux horaires sur cinq liaisons de et vers l'aéroport VIE avec au total 19 fréquences quotidiennes (et jusqu'à 126 fréquences hebdomadaires). Ce nombre considérable de créneaux horaires facilite l'établissement d'une base par un nouvel entrant et/ou l'élargissement des bases des concurrents déjà présents à l'aéroport VIE.¹⁸⁰ Il convient de garder à l'esprit que, dans l'attribution des créneaux horaires, la priorité doit être donnée aux candidats qui projettent d'exploiter le plus grand nombre de paires de villes identifiées. En effet, certains répondants ont indiqué qu'ils ne rejetaient pas la possibilité d'établir une base à l'aéroport VIE.
- (398) En outre, les parties proposent une période d'utilisation particulièrement courte de seulement deux saisons IATA consécutives pour l'obtention des droits d'antériorité relatifs aux créneaux horaires obtenus par les concurrents en vertu des engagements pour toutes les paires de villes identifiées à l'exception de VIE-FRA.
- (399) Cette période d'utilisation particulièrement courte incite davantage les concurrents des parties à commencer à exploiter les paires de villes identifiées ou à étendre leurs activités en ce qui les concerne, du moins lorsque la crise actuelle sera terminée.

d. Confirmation du caractère attrayant et de l'efficacité des paquets de mesures correctives par l'enquête de marché

- (400) Enfin, la grande majorité des répondants à l'enquête de marché a confirmé que, dans l'ensemble, les engagements faciliteraient suffisamment l'entrée ou l'expansion sur les paires de villes identifiées et qu'ils résolveraient les problèmes de concurrence posés par la concentration proposée.

(3) Conclusion sur l'évaluation globale des engagements

- (401) Sur la base de tous ces éléments pris ensemble et en tenant compte, notamment, de l'effet de la crise actuelle, mais temporaire, sur l'industrie du transport aérien et le caractère particulièrement attrayant de certains éléments du paquet de mesures correctives, tels que la courte période d'utilisation pour l'obtention des droits d'antériorité, ainsi que sur la base des informations dont la Commission dispose, cette dernière conclut que les engagements sont

¹⁸⁰ Concernant l'établissement d'une base à l'aéroport VIE, l'enquête de marché indique que, selon le modèle commercial d'un transporteur aérien, l'investissement minimal requis peut ne pas dépasser 350 000 euros.

susceptibles d'entraîner l'entrée d'une ou plusieurs compagnies aériennes sur les paires de villes identifiées de manière opportune et que cette entrée suffira à dissiper les doutes sérieux identifiés sur ces marchés.

X. CONDITIONS ET CHARGES

- (402) Conformément à l'article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa, du règlement sur les concentrations, la Commission peut assortir la présente décision de conditions et de charges destinées à assurer que les entreprises concernées se conforment aux engagements qu'elles ont pris à son égard en vue de rendre la concentration compatible avec le marché commun.
- (403) Le respect des mesures entraînant la modification structurelle du marché est une condition, tandis que les mesures d'application qui sont nécessaires pour parvenir à ce résultat constituent, de manière générale, des charges pour les parties. Lorsqu'une condition n'est pas remplie, la décision de la Commission déclarant la concentration compatible avec le marché commun n'est plus valable. Si les entreprises concernées contreviennent à une charge dont est assortie la présente décision, la Commission peut révoquer la décision, conformément à l'article 8, paragraphe 6, du règlement sur les concentrations. Les entreprises concernées peuvent faire l'objet d'amendes et d'astreintes en vertu de l'article 14, paragraphe 2, et de l'article 15, paragraphe 1, du règlement sur les concentrations.
- (404) Conformément à la distinction entre conditions et charges, la présente décision doit être conditionnelle au plein respect, par la partie notifiante, des sections 1.1.1, 1.1.3 (iii), 1.2.2, 1.2.5, 1.2.8, 1.3.2, 2, 4.1, 5.1, 6.1 et 7.1 des engagements proposés par la partie notifiante le 31 juillet 2009. Toutes les autres sections des engagements sont considérées comme des charges au sens de l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations. Le texte des engagements est repris dans son intégralité à l'annexe de la présente décision et en fait partie intégrante.

XI. CONCLUSION

- (405) La Commission conclut par conséquent que les engagements tels qu'exposés à l'annexe de la présente décision modifient la concentration notifiée dans une mesure telle que les sérieux doutes de la Commission quant à la compatibilité de cette concentration avec le marché commun sont levés. La concentration doit dès lors être déclarée compatible avec le marché commun au titre de l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations et avec l'accord EEE, conformément à l'article 57 de cet accord, moyennant le respect des engagements exposés dans l'annexe qui fait partie intégrante de la présente décision.
- (406) Cette conclusion est valable indépendamment de l'aide au sauvetage et de l'aide à la restructuration mentionnées à la section VII.G du fait que ces fonds visent principalement à garantir la survie d'OS et en raison de leur faible montant par rapport aux besoins financiers globaux d'OS et de la puissance financière globale de LH.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article 1^{er}

La concentration notifiée par laquelle Deutsche Lufthansa AG acquiert le contrôle d'Austrian Airlines au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 139/2004 est déclarée par la présente compatible avec le marché commun et avec l'accord EEE.

Article 2

L'article 1^{er} est soumis au respect des conditions définies aux sections 1.1.1, 1.1.3, point (iii), 1.2.2, 1.2.5, 1.2.8, 1.3.2, 2, 4.1, 5.1, 6.1 et 7.1 de l'annexe.

Article 3

Deutsche Lufthansa AG est tenue de respecter les obligations définies dans les sections de l'annexe non mentionnées à l'article 2.

Article 4

L'entreprise suivante est destinataire de la présente décision:

Deutsche Lufthansa AG
Von-Gablenz-Strasse, 2-6
D-50679 Köln
Allemagne

Fait à Bruxelles, le 28.8.2009

Par la Commission
(*signé*)
Neelie KROES
Membre de la Commission

31 juillet 2009

PAQUETS D'ENGAGEMENTS DE LA PHASE II

AFFAIRE N° COMP/M.5440 - Lufthansa /Austrian Airlines

Conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) 139/2004 du Conseil (ci-après «le règlement sur les concentrations»), Deutsche Lufthansa AG (ci-après «Lufthansa») propose les engagements exposés ci-dessous (ci-après «les engagements») afin de permettre à la Commission européenne (ci-après «la Commission») de déclarer la concentration proposée entre Lufthansa et Austrian Airlines (ci-après «la concentration») compatible avec le marché commun au moyen d'une décision conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations (ci-après «la décision»).

Ces engagements prendront effet dès réception de la décision de la Commission déclarant la concentration compatible avec le marché commun et seront contraignants pour Lufthansa, ses filiales, ses successeurs et ses ayants droits. Ces engagements sont proposés exclusivement dans le contexte de la concentration notifiée entre Lufthansa et Austrian Airlines et sans préjudice de la position de Lufthansa et/ou de ses partenaires de l'alliance dans d'autres affaires examinées par la Commission européenne.

Le présent texte doit être interprété à la lumière de la décision à laquelle les engagements sont attachés en tant que conditions et charges et dans le cadre général du droit communautaire, en particulier à la lumière du règlement sur les concentrations et par référence à la communication de la Commission concernant les mesures correctives.

0 DÉFINITIONS

Accord de capacité décommercialisée

Accord relatif à l'achat d'une capacité de places réservée par une compagnie aérienne (la compagnie commerciale) sur les vols exploités par une autre compagnie aérienne (la compagnie exploitante).

Aéroport de Bruxelles

L'aéroport de Bruxelles Zaventem (BRU).

Partage de codes

Forme renforcée d'accord interligne couvrant les services commerciaux d'une compagnie aérienne (la compagnie commerciale) sur les vols exploités par l'autre compagnie aérienne (la

compagnie exploitante) sous son propre nom et sous son propre code d'identification, qu'il revête la forme d'un accord sans barrière ou de capacité décommercialisée ou toute autre forme.

Service aérien compétitif

Service aérien régulier de transport de passagers sans escale exploité sur une ou plusieurs paires de villes identifiées.

Pleine réalisation de la concentration

La date à laquelle Lufthansa, via Gomele Beteiligungsverwaltungs GmbH et Sobire Beteiligungsverwaltungs GmbH, acquiert au moins 75 % du capital dans Austrian Airlines conformément à l'amendement et l'accord de renonciation du 5 décembre 2008.

Date effective

La date de la décision.

Fréquence

Un aller-retour sur une paire de villes identifiée.

Programme de fidélisation

Programme proposé par une compagnie aérienne afin de récompenser la fidélité des clients en vertu duquel les clients de cette compagnie inscrits au programme accumulent des points pour les trajets effectués avec cette compagnie, lesquels peuvent être échangés contre des trajets aériens gratuits ou d'autres produits ou services, tout en permettant aux passagers d'obtenir des avantages supplémentaires, comme l'accès au salon de l'aéroport ou des réservations prioritaires.

Période de programmation IATA ou saison IATA

La période de programmation été IATA (ou saison été IATA) commence le 4^e dimanche de mars et se termine le 4^e samedi d'octobre. La période de programmation hiver IATA (ou saison hiver IATA) commence le 4^e dimanche d'octobre et se termine le 4^e samedi de mars.

Paires de villes identifiées

Vienne-Francfort, Vienne-Munich, Vienne-Cologne/Bonn, Vienne-Stuttgart, Vienne-Bruxelles.

Partie indemnisée

A le sens que lui donne la section 8.2.6.

Accord interligne

Accord entre deux compagnies aériennes ou plus en vertu duquel ces compagnies acceptent les documents de voyage (billets) les unes des autres.

Partenaire intermodal

A le sens que lui donne la section 6.1.

Lufthansa

Deutsche Lufthansa AG et Austrian Airlines AG, ainsi que les compagnies et/ou les entreprises affiliées qui sont contrôlées par ces entités après la pleine réalisation de la concentration.

Abus

A le sens que lui donne la section 1.3.4.

MITA

Manuel sur les accords multilatéraux de trafic interligne publié par l'Association internationale du transport aérien (IATA).

Mandataire

Un individu ou une institution, indépendant de Lufthansa et d'Austrian Airlines, approuvé par la Commission, désigné par Lufthansa et chargé de surveiller le respect, par Lufthansa, des conditions et charges attachées à la décision, comme expliqué plus en détail à la section 8.

Nouveau fournisseur de services aériens

Une ou plusieurs compagnies aériennes membres de la même alliance (autres que les parties et que les compagnies qui les contrôlent ou qui sont contrôlées par elles) qui, individuellement ou collectivement au titre d'un partage de codes, fournissent un service aérien compétitif nouveau ou supplémentaire.

Parties

Lufthansa, Austrian Airlines et toutes les entreprises contrôlées par Lufthansa ou Austrian Airlines.

Nouvel entrant potentiel

Une ou plusieurs compagnies aériennes membres de la même alliance (autres que les parties et que les compagnies qui les contrôlent ou qui sont contrôlées par elles), capable d'offrir un service aérien compétitif nouveau ou supplémentaire, individuellement ou collectivement selon un partage de codes, et ayant besoin, pour exploiter ledit service, qu'un créneau ou des créneaux soient mis à sa disposition par Lufthansa conformément aux engagements.

Tarif publié

Se rapporte aux tarifs IATA applicables, aux tarifs des transporteurs distribués aux systèmes de réservation informatisés par l'intermédiaire de la base de donnée publique sur les tarifs de l'ATPCO (*Airline Tariffs Publishing Corporation*) et aux tarifs commercialisés sur l'internet lorsqu'ils sont accessibles au public, à l'exception des surtaxes liées au carburant, aux passagers et aux services sur tout le réseau.

Clause de révision

A le sens que lui donne la section 11.

Créneau horaire

L'arrivée et le départ à une heure fixée disponible ou allouée à un mouvement d'aéronef à une date précise à l'aéroport d'origine et de destination.

Délai de remise des créneaux horaires

Le 15 janvier pour la période de programmation été IATA et le 15 août pour la période de programmation hiver IATA.

Accord de transfert de créneaux horaires

A le sens que lui donne la section 1.2.6.

Procédure de transfert de créneaux horaires

A le sens que lui donne la section 1.2.1.

Procédure standard d'attribution des créneaux horaires

A le sens que lui donne la section .2.1.

1 CRÉNEAUX HORAIRES

1.1 CRÉNEAUX POUR CERTAINES PAIRES DE VILLES IDENTIFIÉES

1.1.1 Les parties s'engagent à libérer des créneaux à Vienne et/ou Francfort et/ou Munich et/ou Cologne/Bonn et/ou Stuttgart et/ou Bruxelles pour permettre à un ou à plusieurs nouveaux entrants potentiels de fournir des services aériens compétitifs nouveaux ou supplémentaires sur les paires de villes identifiées suivantes. Les parties sont tenues de mettre à disposition de nouveaux entrants le nombre de créneaux nécessaires pour exploiter, ensemble:

- **Vienne-Francfort:** jusqu'à cinq (5) fréquences par jour;
- **Vienne-Stuttgart:** jusqu'à trois (3) fréquences par jour;
- **Vienne-Cologne/Bonn:** jusqu'à trois (3) fréquences par jour, mais pas plus de 18 fréquences par semaine;
- **Vienne-Bruxelles:** jusqu'à quatre (4) fréquences par jour, mais pas plus de 24 fréquences par semaine; et
- **Vienne-Munich** jusqu'à quatre (4) fréquences par jour.

1.1.2 Du nombre de créneaux que les parties doivent mettre à disposition en vertu de la section 1.1.1 doit être déduit le nombre de créneaux déjà transférés à un nouvel entrant potentiel, à l'exception des créneaux qui ont été rendus aux parties conformément à la section 1.2.8 ou à la section 1.3.4. Sans préjudice des dispositions des sections 1.1.3 et 1.1.4 ci-dessous, les fréquences d'un service aérien compétitif déjà exploitées par une compagnie aérienne indépendante et/ou non liée aux parties sur une paire de villes identifiée doivent être décomptées du nombre de créneaux que les parties doivent mettre à disposition en vertu de la section 1.1.1 pour cette paire de villes identifiée.

1.1.3 Sans préjudice des dispositions de la section 1.1.2, en ce qui concerne la paire de villes Vienne-Francfort, sur laquelle Niki Luftfahrtgesellschaft mbH (ci-après «Niki») exploite actuellement un service aérien compétitif avec deux (2) fréquences pour lesquelles elle a obtenu de Lufthansa deux (2) créneaux à Francfort, et Adria Airways exploite actuellement un service aérien compétitif avec trois (3) fréquences pour lesquelles elle a obtenu de Lufthansa trois (3) créneaux à Francfort, les dispositions suivantes s'appliquent:

- (i) les deux (2) fréquences actuellement exploitées par Niki sur la base des créneaux horaires libérés par Lufthansa [trois (3) fréquences si Niki obtient un troisième créneau de Lufthansa à compter de la saison hiver IATA 2009/2010], doivent être décomptées du nombre de créneaux que les parties doivent mettre à disposition en vertu de la section 1.1.1 pour la paire de villes Vienne-Francfort. Afin de dissiper tout doute, si Niki devait cesser d'exploiter une ou plusieurs de ces fréquences avant d'obtenir des droits d'antériorité, ces fréquences devront être mises à disposition conformément à la section 1.1.1.
- (ii) si un demandeur non membre de Star Alliance (comme défini à la section 3.5) réclame des créneaux pour la paire de villes Vienne-Francfort pour la saison été IATA 2010 ou pour la première saison où les procédures de mise en œuvre des présents engagements sont en place, si celle-ci est postérieure), une (1) fréquence exploitée par Adria Airways sera décomptée du nombre de créneaux que les parties doivent mettre à disposition en vertu de la section 1.1.1 pour la paire de villes Vienne-Francfort jusqu'à la fin de trois saisons IATA consécutives, et pour chaque période ultérieure de deux ans jusqu'à ce qu'un demandeur non membre de Star Alliance réclame ce créneau. Afin de dissiper tout doute, ce mécanisme exceptionnel cessera de s'appliquer si, à n'importe quel moment, Adria Airways devait cesser d'exploiter des fréquences sur la paire de villes Vienne-Francfort.
- (iii) Lufthansa s'engage à modifier ses accords existants avec Niki afin de refléter les présents engagements. Pour la saison été IATA 2010 et la saison hiver IATA 2010/2011, Niki peut demander à échanger ses créneaux horaires existants contre des créneaux à d'autres heures conformément à la section 1.2.1 des présents engagements, pour ces saisons IATA et les suivantes, pour autant que Lufthansa ne soit pas tenue de transférer à Niki plus d'un créneau à Francfort durant chacune des périodes définies dans le tableau ci-dessous. Si Niki dispose déjà de deux créneaux durant une de ces périodes, Lufthansa sera tenue de satisfaire toute demande de Niki d'échanger jusqu'à deux créneaux durant cette période, mais pourra s'assurer que les créneaux en question soient espacés d'au moins 105 minutes. Afin de dissiper tout doute, Niki peut conserver tous les créneaux existants qu'elle ne souhaite pas échanger en vertu du présent paragraphe.

Arrivée	Départ
05 h 35 - 08 h 00	06 h 30 - 08 h 15
08 h 05 - 10 h 20	08 h 20 - 11 h 35
10 h 25 - 14 h 00	11 h 40 - 15 h 05
14 h 05 - 15 h 30	15 h 10 - 16 h 15
15 h 35 - 17 h 50	16 h 20 - 19 h 45
17 h 55 - 21 h 50	19 h 50 - 22 h 25

La période d'utilisation nécessaire pour obtenir des droits d'antériorité pour les deux (2) fréquences actuellement exploitées par Niki sur la base des créneaux horaires libérés par Lufthansa [trois (3) fréquences si Niki obtient un troisième créneau de Lufthansa à compter de la saison hiver IATA 2009/2010] commence au début de la saison hiver IATA 2009/2010, que Niki échange ou pas ces créneaux par d'autres conformément au présent paragraphe. Afin de dissiper tout doute, tout créneau octroyé par Lufthansa en vertu des présents engagements à

Niki à une période différente, telle que définie dans le tableau ci-dessus, de la période pour laquelle Niki a réclamé le créneau est réputé octroyé durant cette période aux fins du présent paragraphe (iii).

(iv) Lufthansa s'engage à modifier ses accords existants avec Adria Airways concernant un (1) créneau afin de refléter les dispositions des présents engagements, pour autant toutefois qu'Adria Airways n'acquière pas de droits d'antériorité.

1.1.4 Sans préjudice des dispositions de la section 1.1.2, en ce qui concerne la paire de villes Vienne-Munich, sur laquelle Luftfahrtgesellschaft mbH (ci-après «Niki») exploite actuellement un service aérien compétitif avec trois (3) fréquences, Niki peut demander à échanger ses créneaux existants contre des créneaux à des heures différentes conformément à la section 1.2.1 des présents engagements. Les fréquences de Niki seront décomptées du nombre de créneaux que les parties doivent mettre à disposition en vertu de la section 1.1.1 pour la paire de villes Vienne-Munich. Afin de dissiper tout doute, si Niki cessait d'exploiter une ou plusieurs des fréquences obtenues en vertu des présents engagements avant d'obtenir des droits d'antériorité et/ou une ou plusieurs fréquences actuellement exploitées, un nombre correspondant de fréquences devra être mis à disposition par Lufthansa en vertu de la section 1.1.1.

1.1.5 Dans la mesure où les parties mettent des créneaux à la disposition d'un nouvel entrant potentiel en vue de l'exploitation d'un service aérien compétitif nouveau ou supplémentaire sur les paires de villes identifiées Vienne-Stuttgart et/ou Vienne-Cologne/Bonn conformément à la section 2.1.1 des engagements de Lufthansa dans l'affaire COMP/M.3940 – *Lufthansa/Eurowings*, ces créneaux doivent être décomptés du nombre de créneaux que les parties doivent mettre à disposition en vertu de la section 1.1.1. À l'inverse, dans la mesure où les parties mettent des créneaux à la disposition d'un nouvel entrant potentiel en vue de l'exploitation d'un service aérien compétitif nouveau ou supplémentaire sur la paire de villes identifiée Vienne-Stuttgart et/ou Vienne-Cologne/Bonn conformément à la section 1.1.1, ces créneaux seront décomptés du nombre de créneaux horaires que les parties doivent mettre à la disposition en vertu de la section 2.1.1 des engagements de Lufthansa dans l'affaire COMP/M.3940. Afin de dissiper tout doute, un nouvel entrant potentiel sur ces paires de villes identifiées a le choix d'utiliser les engagements dans l'affaire COMP/M.3940 ou les présents engagements.

1.1.6 Lufthansa informera le mandataire et la Commission conformément à la section 8 de ce qu'un transporteur commence à exploiter un service aérien compétitif nouveau ou supplémentaire sur une paire de villes identifiée qui n'utilise pas les créneaux horaires mis à disposition par les parties dès l'annonce de ce service, ainsi que des modifications aux accords existants conformément à la section 1.1.3.

1.2 CONDITIONS RELATIVES AUX CRÉNEAUX HORAIRES

1.2.1 Le nouvel entrant potentiel doit respecter la procédure suivante afin d'obtenir des créneaux horaires des parties (ci-après «*la procédure de transfert des créneaux horaires*»).

Le nouvel entrant potentiel désireux de commencer à exploiter/d'étendre un nouveau service aérien compétitif supplémentaire sur une ou plusieurs des paires de villes identifiées doit notifier par écrit sa demande de créneaux horaires (i) au coordonnateur des créneaux horaires, selon la procédure normale d'attribution des créneaux horaires (ci-après «*la procédure standard d'attribution des créneaux horaires*»); et (ii) au mandataire, dans le délai prévu à la clause 3.1.

Un nouvel entrant ne sera habilité à recevoir des créneaux en vertu des engagements que s'il peut apporter la preuve que tous les efforts qu'il a raisonnablement déployés pour obtenir des créneaux sur la paire de villes identifiée par la procédure normale d'attribution des créneaux avant le début de la saison IATA concernée ont échoué, ce qui inclut l'attribution définitive des créneaux par le coordonnateur après la date fixée pour la restitution des créneaux. Le nouvel entrant potentiel doit demander les créneaux horaires pour les utiliser durant toute une saison IATA, à moins qu'il ne puisse prouver un besoin commercial impérieux de commencer à exploiter ses services au cours de cette saison.

Il ne sera pas considéré que tous les efforts raisonnablement possibles déployés par le nouvel entrant pour obtenir des créneaux par la procédure normale d'attribution des créneaux ont échoué si:

- (i) des créneaux horaires ont été obtenus dans le cadre de la procédure normale d'attribution des créneaux horaires à moins de vingt (20) minutes des horaires demandés, mais que ces créneaux horaires n'ont pas été acceptés par le nouvel entrant; ou si
- (ii) des créneaux horaires ont été obtenus dans le cadre de la procédure normale d'attribution des créneaux horaires à plus de vingt (20) minutes des horaires demandés et que le nouvel entrant n'a pas donné aux parties la possibilité de les échanger contre d'autres créneaux horaires à moins de +/- vingt (20) minutes des horaires demandés.

1.2.2 Les créneaux mis à disposition par les Parties ne seront pas à plus de +/- vingt (20) minutes de l'horaire des créneaux demandés par le nouvel entrant, pour autant que les Parties détiennent des créneaux à l'intérieur de cette plage horaire. Si elles n'ont pas de créneaux à l'intérieur de cette plage horaire, elles proposeront au nouvel entrant les créneaux les plus proches de l'horaire demandé. Les créneaux horaires d'arrivée et de départ doivent permettre une rotation raisonnable des aéronefs en tenant compte du modèle commercial du nouvel entrant. Les parties ne doivent toutefois offrir de créneaux horaires, si les créneaux horaires que le nouvel entrant potentiel peut obtenir selon la procédure standard d'attribution des créneaux horaires sont plus proches de l'heure réclamée par le nouvel entrant potentiel que les créneaux horaires dont les parties disposent.

1.2.3 Tout créneau horaire transféré sur une base indéfinie conformément à la procédure de transfert de créneaux horaires en vertu de la section 1.3 sera décompté du nombre de créneaux horaires à transférer conformément aux engagements.

- 1.2.4** Afin de garantir que les créneaux horaires attribués par les parties soient utilisés conformément aux présentes conditions, le nouvel entrant potentiel informera le mandataire conformément à la section 3.5.
- 1.2.5** Les créneaux horaires attribués par les parties en vertu des présents engagements ne donnent pas lieu à rémunération.
- 1.2.6** Les parties concluront un accord de transfert de créneaux horaires avec le nouvel entrant potentiel (ci-après «*l'accord de transfert de créneaux horaires*»). Cet accord sera soumis à l'examen du mandataire et à l'approbation de la Commission prévoira une résolution rapide des litiges conformément à la section 9. L'accord peut (i) prévoir des interdictions, pour le nouvel entrant potentiel de transférer des créneaux horaires libérés par les parties à un tiers, d'échanger ces créneaux horaires contre d'autres créneaux horaires avec un tiers, de mettre de quelque manière que ce soit ces créneaux horaires à la disposition d'un tiers pour qu'ils soient utilisés par ce tiers, ou de libérer, céder, renoncer ou se défaire de ces créneaux horaires; et (ii) prévoir une compensation financière raisonnable pour les parties en cas d'abus tel que défini aux sections 1.3.4 et 1.3.5. L'accord de transfert de créneaux horaires aura la même durée que la période d'utilisation, telle que définie à la section 1.3.1 ci-dessous, sauf si le nouvel entrant potentiel est membre de Star Alliance. Si le nouvel entrant potentiel est membre de Star Alliance, l'accord inclura les obligations prévues à la section 1.3.6 et, au besoin, des conditions spécifiques imposées au nouvel entrant potentiel par la Commission conformément à la section 3.3. c), et l'approbation, par la Commission, de l'accord sera conditionnel à l'engagement, par le nouvel entrant potentiel, de respecter ces conditions et charges.
- 1.2.7** L'accord de transfert de créneaux horaires prévoira que le nouvel entrant potentiel puisse mettre un terme à l'accord de transfert de créneaux horaires à la fin de chaque saison IATA sans pénalité, pour autant que le nouvel entrant potentiel notifie par écrit la résiliation de l'accord aux parties avant chaque délai de remise des créneaux pour la saison IATA pertinente.
- 1.2.8** À la résiliation de l'accord, les créneaux horaires seront rendus aux parties et seront mis à la disposition d'un nouvel entrant conformément à la section 1.1.1, à moins que le nouvel entrant potentiel n'ait obtenu des droits d'antériorité conformément à la section 1.3.

1.3 DROITS D'ANTÉRIORITÉ DES CRÉNEAUX HORAIRES

- 1.3.1** De manière générale, les créneaux horaires obtenus par le nouvel entrant potentiel auprès des parties en vertu de la procédure de transfert de créneaux horaires ne seront utilisés que pour fournir un service aérien compétitif sur les paires de villes identifiées pour lesquelles le nouvel entrant potentiel les a demandés aux parties selon la procédure de transfert des créneaux. Ces créneaux horaires ne peuvent être utilisés sur une autre paire de ville à moins que:

- le nouvel entrant potentiel ait exploité la paire de villes identifiée pour laquelle ces créneaux horaires ont été transférés durant deux saisons IATA consécutives (ci-après «*la période d'utilisation*»); et que
- le nouvel entrant potentiel n'est pas membre de Star Alliance.

La période d'utilisations pour la paire de villes identifiée Vienne-Francfort sera de 8 (huit) saisons IATA consécutives et de 2 (deux) saisons IATA consécutives pour toutes les paires de villes identifiées.

- 1.3.2** Le transfert de créneaux horaires deviendra définitif et le nouvel entrant potentiel sera réputé avoir des droits d'antériorité pour les créneaux horaires lorsque ces créneaux horaires auront fait l'objet d'une utilisation appropriée sur la paire de villes identifiée durant la période d'utilisation. À cet égard, au terme de la période d'utilisation, le nouvel entrant potentiel aura le droit d'utiliser le(s) créneau(x) obtenu(s) sur la base des présents engagements exclusivement pour une paire de villes intra-européenne exploitée par le nouvel entrant potentiel ou par un des partenaires de l'alliance du nouvel entrant potentiel et commercialisée par le nouvel entrant potentiel sur la base d'un partage de codes (ci-après «*les droits d'antériorité*»).
- 1.3.3** L'obtention des droits d'antériorité est soumise à l'approbation de la Commission, sur avis du mandataire, conformément à la section 3.3. L'approbation de la Commission sera conditionnelle à l'engagement, par le nouvel entrant potentiel, à retourner ces créneaux au coordonnateur des créneaux s'il cesse d'utiliser les créneaux en question conformément à la section 1.3.2.
- 1.3.4** Durant la période d'utilisation, le nouvel entrant potentiel n'aura pas le droit de transférer, d'attribuer, de vendre, d'échanger ou de facturer en violation des présents engagements tout créneau horaire transféré par les parties selon la procédure de transfert de créneaux horaires. Durant la période d'utilisation, une situation d'abus sera réputée apparue si un nouvel entrant potentiel qui a obtenu des créneaux horaires libérés par les parties décide: (i) de ne pas commencer à exploiter des services sur une ou plusieurs paire(s) de villes identifiée(s); (ii) d'exploiter moins de fréquences quotidiennes sur la ou les paire(s) de villes identifiée(s), ou de cesser d'exploiter la ou les paire(s) de villes identifiée(s) durant cette période; (iii) de transférer, d'attribuer, d'échanger ou de vendre en violation des présents engagements tout créneau transféré par les parties selon la procédure de transfert des créneaux horaires; (iv) de ne pas utiliser les créneaux horaires pour la ou les paire de villes identifiée(s); et (v) de ne pas utiliser les créneaux horaires de façon appropriée. Le nouvel entrant potentiel n'utilise pas les créneaux horaires de façon appropriée si (a) il perd les créneaux horaires en conséquence du principe du «créneau utilisé ou perdu» de l'article 10 du règlement (CEE) n° 95/93 ou (b) il abuse des créneaux horaires tels que décrit et interprété à l'article 14, paragraphe 4, du règlement 793/2004 sur les créneaux horaires.

- 1.3.5** Durant la période d'utilisation, le nouvel entrant potentiel qui a obtenu des créneaux horaires selon la procédure de transfert des créneaux horaires et qui se trouve ou prévoit de se trouver dans une situation d'abus au sens de la section 1.3.4 doit immédiatement en informer le mandataire et Lufthansa et rendre les créneaux. Dans les cas (i) et (ii) identifiés à la section 1.3.4, les parties doivent s'efforcer de redéployer les créneaux horaires afin de protéger les précédents historiques. Si, malgré leurs efforts, les parties ne parviennent pas à conserver les précédents historiques pour ces créneaux horaires ou en cas d'abus tel que défini aux alinéas (iii), (iv), et (v), point b), de la section 1.3.4, le nouvel entrant potentiel doit fournir une compensation raisonnable aux parties conformément à l'accord de transfert de créneaux horaires.
- 1.3.6** Si le nouvel entrant potentiel est membre de Star Alliance au moment de la signature de l'accord de transfert de créneaux horaires ou s'il devient membre de Star Alliance entre la signature de l'accord de transfert de créneaux horaires et la fin de la période d'utilisation (ci-après «le nouvel entrant membre de Star Alliance»), le nouvel entrant potentiel n'obtiendra pas de droits d'antériorité pour les créneaux horaires libérés.

Un nouvel entrant membre de Star Alliance n'a pas le droit de transférer, d'attribuer, d'échanger ou de vendre tout créneau horaire transféré par les parties. Toutes les dispositions des sections 1.3.4 et 1.3.5 prévues pour la période d'utilisation s'applique au nouvel entrant membre Star Alliance sans aucune limite dans le temps.

En outre, un nouvel entrant membre de Star Alliance ne peut pas conclure d'accord de partage des codes avec les parties ni avec une autre compagnie aérienne membre de Star Alliance concernant les paires de villes identifiées sur lesquelles il exploite un service aérien compétitif et, plus généralement, ne peut exploiter un service aérien compétitif collectivement avec les parties ou avec une autre compagnie aérienne membre de Star Alliance.

2 DURÉE DU TRANSFERT DE CRÉNEAUX HORAIRES

Les obligations des parties de transférer des créneaux horaires ne sont pas limitées dans le temps et peuvent être invoquées à n'importe quel moment par un nouvel entrant potentiel, dans les limites prévues aux sections 1 et 11.

3 PROCÉDURE DE SÉLECTION, RÔLE DU MANDATAIRE ET APPROBATION PAR LA COMMISSION

- 3.1** Avant le délai de présentation des demandes de créneaux horaires aux coordonnateurs des créneaux (par exemple, pour le moment, 35 jours avant la conférence de planification IATA) (ci-après «*la date finale de demande de créneaux horaires*»), toute compagnie aérienne qui souhaite obtenir des créneaux horaires des parties conformément à la procédure de transfert des créneaux doit envoyer sa demande de créneaux (i) au coordonnateur des créneaux; et (ii) au mandataire.

- 3.2** Au moins trois (3) semaines avant la conférence de planification IATA de la saison concernée, le mandataire transmet les demandes de créneaux à Lufthansa et lui demande, si nécessaire, quels créneaux horaires les parties mettraient à disposition dans les +/- vingt (20) minutes de l'heure demandée par le nouvel entrant potentiel. La proposition de Lufthansa doit se référer à la liste préliminaire d'attribution des créneaux de l'IATA. Lufthansa répondra au mandataire dans les (2) semaines à compter de la demande du mandataire.
- 3.3** Entre la date finale de demande des créneaux horaires et le début de la conférence de planification IATA, la Commission, sur avis du mandataire:
- (a) examine si chaque demandeur réunit les conditions pour constituer un nouvel entrant potentiel et si le service qui sera exploité par le demandeur réunit les conditions pour constituer un service aérien compétitif;
 - (b) s'il existe plus d'un demandeur, classe les demandeurs par ordre de préférence;
 - (c) si le nouvel entrant potentiel est membre de Star Alliance ou s'il est prévu qu'il devienne membre de Star Alliance, examine si des conditions spécifiques doivent être imposées au nouvel entrant potentiel; et
- 3.4** Dans son évaluation conformément à la section 3.3, point a), la Commission décide, après avoir examiné l'avis du mandataire, si elle considère le demandeur comme un nouvel entrant potentiel conformément aux critères suivants:
- le nouvel entrant potentiel est indépendant des parties et non lié à elles;
 - le nouvel entrant potentiel est un concurrent existant ou potentiel viable, avec la capacité, les ressources et l'engagement nécessaires pour exploiter la paire de villes identifiée à long terme en tant que puissance concurrentielle viable et active.
- 3.5** Dans son évaluation conformément à la section 3.3., point b), la Commission décide, après avoir examiné l'avis du mandataire, comment classer les demandeurs par ordre de préférence, en utilisant notamment les critères suivants:
- la priorité doit être donnée aux demandeurs qui ne sont pas membres de Star Alliance ou qu'il n'est pas prévu qu'ils deviennent membres de Star Alliance (ci-après «les demandeurs non membres de Star Alliance») par rapport aux demandeurs qui sont membres de Star Alliance ou qu'il est prévu qu'ils deviennent membres de Star Alliance (ci-après «les demandeurs membres de Star Alliance»), quel que soit le nombre de paires de villes identifiées ou de fréquences que le(s) demandeur(s) membre(s) de Star Alliance se propose(nt) d'exploiter;
 - s'il existe plus d'un demandeur non membre de Star Alliance, la priorité doit être donnée au demandeur non membre de Star Alliance qui envisage d'exploiter le plus grand nombre de paires de villes identifiées;

- s'il existe plus d'un demandeur membre de Star Alliance, la priorité doit être donnée au demandeur membre de Star Alliance qui envisage d'exploiter le plus grand nombre de paires de villes identifiées.
- 3.6** Dans son évaluation conformément à la section 3.3, point c), la Commission décide, après avoir examiné l'avis du mandataire, si des conditions spécifiques doivent être imposées au demandeur membre de Star Alliance de façon à garantir l'indépendance de ce demandeur membre de Star Alliance par rapport aux parties.
- 3.7** Afin d'aider le mandataire dans la préparation de son avis et/ou la Commission dans sa prise de décision, le mandataire et/ou la Commission demandera au nouvel entrant potentiel de fournir au mandataire et/ou à la Commission un plan d'activité détaillé. Ce plan d'activité contiendra une présentation générale de la compagnie, y compris son histoire, son statut juridique, la liste et une description de ses actionnaires et les deux rapports financiers annuels audités les plus récents. Ce plan fournira des informations sur les projets de la compagnie en termes de développement de son réseau, de sa flotte, etc., ainsi que des informations détaillées sur ses projets concernant les paires de villes identifiées qu'il souhaite exploiter. La compagnie devra préciser en détail les activités prévues (taille des avions, nombre de fréquences exploitées, horaires prévus des vols) et les résultats financiers escomptés (trafic, recettes et profits escomptés) sur les paires de villes identifiées qu'elle souhaite exploiter durant la période d'utilisation pour chacune des paires de villes identifiées. Le mandataire et/ou la Commission peut aussi demander une copie de tous les accords de coopération que le nouvel entrant potentiel peut avoir conclus avec d'autres compagnies aériennes. La Commission et le mandataire assureront la confidentialité des secrets commerciaux et des informations confidentielles, qui ne seront accessibles ni aux autres entreprises ni au public.
- 3.8** Après avoir reçu du coordonnateur des créneaux les messages de la liste préliminaire d'attribution des créneaux et avant la conférence de planification IATA, le mandataire informe chaque demandeur n'ayant pas reçu de créneau horaire dans les +/- vingt (20) minutes comme indiqué via la liste préliminaire et le coordonnateur des créneaux:
- (i) s'il remplit les conditions pour l'engagement de créneaux:
 - (ii) s'il:
 - a) est le seul demandeur ou le demandeur prioritaire; ou
 - b) n'est pas le demandeur prioritaire;
 - (iii) si des conditions spécifiques sont imposées par la Commission en vertu de la section 3.3, point c);
 - (iv) du ou des créneau(x) horaire(s) précis que les parties sont disposées à libérer selon la procédure de transfert des créneaux.

En tout état de cause, le demandeur doit se présenter à la conférence de planification IATA et tenter d'améliorer ses créneaux horaires.

- 3.9** À la fin de la conférence de planification IATA, il apparaîtra clairement, aussi au mandataire, par exemple par le biais de la base de données de l'*European Union Airport Coordinators Association* (EUACA), si chaque nouvel entrant potentiel recevra des créneaux horaires dans une fourchette de +/- vingt (20) minutes selon la procédure standard d'attribution des créneaux horaires.
- 3.10** Dans les deux (2) semaines après la fin de la conférence de planification IATA, le demandeur prioritaire informe le mandataire et Lufthansa s'il s'engage à exploiter les créneaux horaires finalement libérés par les parties, si la procédure standard d'attribution des créneaux horaires ne les lui fournit pas. S'il ne s'y engage pas, le mandataire propose les créneaux horaires au demandeur suivant (le cas échéant) par ordre de préférence.
- 3.11** Une (1) semaine après la confirmation du fait que le demandeur exploitera les créneaux horaires, les parties proposent le transfert des créneaux horaires concernés au demandeur prioritaire. L'accord de transfert des créneaux horaires sera signé et le transfert sera effectué dans les trois semaines à compter du délai de remise des créneaux, et le coordonnateur des créneaux sera informé du transfert afin d'obtenir la confirmation requise.

4 ACCORDS INTERLIGNES

- 4.1** Si le nouvel entrant en fait la demande, les parties concluent avec lui un accord interlignes pour toute paire de villes identifiée exploitée par ce dernier.
- 4.2** Ces accords interlignes sont soumis aux restrictions suivantes:
- ils s'appliquent uniquement aux catégories de passagers voyageant en classe affaires et en classe économique;
 - ils s'appliquent sur la base des tarifs aller publiés par les parties, lorsque le billet émis est un aller simple, ou de la moitié des tarifs aller-retour publiés par les Parties, lorsque le billet émis est un aller-retour;
 - ils sont limités au trafic (provenance et destination) sur la paire de villes identifiée exploitée par le nouvel entrant;
 - ils sont soumis aux règles MITA et/ou à des conditions commerciales normales;
 - ils offrent au nouvel entrant ou aux agents de voyages la possibilité de proposer des voyages aller-retour dont l'un des trajets est assuré par les parties et l'autre par le nouvel entrant.

- 4.3** Sous réserve que des sièges soient disponibles dans la classe tarifaire concernée, les Parties s'engagent à transporter un passager muni d'un coupon de vol émis par le nouvel entrant pour l'une des paires de villes identifiées. Toutefois, afin d'éviter les abus, les Parties peuvent exiger que le nouvel entrant ou le passager, le cas échéant, paie la différence (positive) entre le prix appliqué par les Parties et celui appliqué par le nouvel entrant. Lorsque le tarif du nouvel entrant est inférieur à la valeur du coupon émis par les Parties, celles-ci ont le droit de n'endosser le coupon qu'à concurrence de la valeur du tarif appliqué par le nouvel entrant. Le nouvel entrant jouit de la même protection lorsque le tarif des Parties est inférieur à la valeur du coupon émis par lui.
- 4.4** Tous les accords interlignes conclus en vertu de la présente section 4 pour une paire de villes identifiées deviennent automatiquement caducs si le nouvel entrant cesse d'exploiter cette liaison.

5 ACCORDS SPÉCIAUX RELATIFS À DES QUOTES-PARTS

- 5.1** Si un nouvel entrant en fait la demande, les parties s'engagent à conclure avec lui un accord spécial relatif à des quotes-parts pour le trafic ayant une provenance et une destination réelles soit en Autriche et/ou en Allemagne soit en Autriche et/ou en Belgique, à condition qu'une partie du voyage se déroule sur l'une des liaisons Vienne-Francfort, Vienne-Munich, Vienne-Cologne, Vienne-Stuttgart ou Vienne-Bruxelles. Les conditions de cet accord doivent être telles que le nouveau prestataire de service aérien reçoive le même traitement que les partenaires de Lufthansa au sein de Star Alliance sur la même paire de villes identifiées. Les conditions financières seront raisonnables et, en particulier, reflèteront les conditions moyennes convenues avec les partenaires de l'alliance de Lufthansa. La conclusion de l'accord spécial relatif à des quotes-parts est soumise à l'approbation de la Commission, sur avis du mandataire. En particulier, la Commission examinera si les conditions financières de l'accord spécial relatif à des quotes-parts sont raisonnables.

6 ENGAGEMENT DE FACILITER LES SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL

- 6.1** Si une société de chemins de fer ou une autre société de transport de surface exploitant des liaisons entre l'Autriche, la Belgique et/ou l'Allemagne (ci-après «le partenaire intermodal») leur en fait la demande, les parties concluent avec elle un accord intermodal aux termes duquel elles s'engagent à assurer le transport aérien de passagers dans le cadre de leurs services sur les paires de villes identifiées en cause, en tant que segment d'un itinéraire comprenant également un transport de surface assuré par le partenaire intermodal.
- 6.2** Tout accord intermodal conclu en vertu de la présente section 6 sera soumis aux principes MITA (y compris le *Intermodal Interline Traffic Agreement - Passenger and IATA Recommended Practice 1780e*) et à des conditions commerciales normales. Les parties acceptent une application intégrale du prorata, conformément aux conditions appliquées

par les membres du MITA, y compris sur les liaisons où seul un service par chemins de fer est assuré. Aucune restriction ne s'appliquera aux combinaisons tarifaires entre les transporteurs qui sont membres intermodaux de MITA et la règle des conditions les plus restrictives ne s'appliqueront qu'au segment applicable et à son transporteur. Les parties et le partenaire intermodal peuvent supprimer les exigences de séjour minimal pour n'importe quel tarif et n'importe quelle paire de villes qu'ils exploitent. Ces décisions sont respectées et publiées réciproquement. Si le partenaire intermodal demande que lui soit communiqué un kilométrage du secteur, un identifiant géographique ou le montant du supplément tarifaire à acquitter, les parties font une demande en ce sens auprès de l'IATA, selon les procédures normales.

- 6.3** Si un partenaire intermodal potentiel en fait la demande, les parties mettent tout en œuvre, en toute bonne foi, pour parvenir à un accord assorti de conditions comparables à celles consenties à d'autres partenaires intermodaux, dès lors que les critères nécessaires sont respectés, notamment en termes de sécurité, de qualité du service, d'assurance et de limitation des responsabilités. Les conditions d'un tel accord prévalent sur les obligations générales découlant de la présente section 6.

7 PROGRAMME DE FIDÉLISATION

- 7.1** Si un nouvel entrant ne participant pas au programme de fidélisation de Lufthansa («Miles&More») en fait la demande, Lufthansa lui permet d'être admis au programme Miles&More pour les paires de villes identifiées exploitées par le nouveau prestataire de service aérien. L'accord doit être tel que le nouveau prestataire de service aérien reçoive le même traitement que les partenaires de Lufthansa au sein de Star Alliance. Les conditions financières reflèteront les conditions moyennes convenues avec les partenaires de l'alliance de Lufthansa.
- 7.2** Tout accord portant sur une paire de villes identifiée donnée et conclu conformément aux dispositions de la présente section 7 devient automatiquement caduc si le nouvel entrant cesse d'exploiter cette liaison.

8 MANDATAIRE

8.1 DÉSIGNATION DU MANDATAIRE

- 8.1.1** Un mandataire sera désigné conformément à la procédure décrite à la section 8.1.2. Le mandataire doit bien connaître l'industrie du transport aérien et avoir l'expérience, les compétences et l'indépendance nécessaires pour ce poste. Le mandataire n'aura eu aucun rapport de travail, de consultance ou d'une autre sorte, soit directement soit indirectement, avec Lufthansa ou Austrian Airlines au cours des deux années précédentes, et n'aura aucun rapport avec Lufthansa au cours des trois années suivant la fin de son mandat.
- 8.1.2** Les parties veillent à ce que la rémunération du mandataire soit suffisante pour garantir l'accomplissement effectif et indépendant de son mandat.

Une (1) semaine après la date effective, Lufthansa, en accord avec Austrian Airlines, soumettra une liste d'une ou plusieurs personnes dont Lufthansa propose la désignation au poste de mandataire pour approbation par la Commission.

La proposition contiendra des informations suffisantes pour que la Commission puisse vérifier que le mandataire proposé respecte les exigences définies à la section 8.1.1 et doivent comporter:

- (i) toutes les conditions du mandat proposer, y compris toutes les dispositions nécessaires pour permettre au mandataire de remplir ses obligations en vertu des présents engagements;
- (ii) une esquisse du plan de travail décrivant la façon dont le mandataire entend accomplir les tâches qui lui seront confiées.

La décision d'approuver ou de rejeter le mandataire proposé et d'approuver le mandat proposé moyennant toute modification qu'elle jugerait nécessaire pour que le mandataire remplisse ses obligations sera laissée à la discrétion de la Commission. Si un seul nom est approuvé, Lufthansa désignera ou fera désigner la personne ou l'institution désignée en tant que mandataire. Si plus d'un nom est approuvé, Lufthansa pourra choisir le mandataire à désigner parmi les noms approuvés. Le mandataire sera désigné une (1) semaine après l'approbation de la Commission, conformément au mandat approuvé par la Commission. Lufthansa s'engage à ne pas concrétiser l'opération notifiée avant la désignation du mandataire.

Si tous les mandataires proposés sont rejetés, Lufthansa soumettra les noms d'au moins deux autres personnes ou institutions une (1) après avoir été informée du rejet, conformément aux exigences et à la procédure définies à la section 8.1.1.

Si tous les nouveaux mandataires proposés sont rejetés par la Commission, cette dernière nominera un mandataire, que Lufthansa désignera ou fera désigner, conformément à un mandat approuvé par la Commission.

8.2 MANDAT DU MANDATAIRE

8.2.1 Le mandat du mandataire comprendra, en particulier, les responsabilités suivantes:

- (i) surveiller le respect, par les parties, des obligations assumées dans le cadre des présents engagements dans la mesure où ils relèvent de la portée de ces engagements;
- (ii) proposer aux parties les mesures que le mandataire estime nécessaires pour garantir le respect, par les parties, des conditions et charges dont la présente décision est assortie;

- (iii) conseiller la Commission et lui faire des recommandations écrites quant au caractère approprié de l'accord de transfert de créneaux horaires et quant à tout nouvel entrant potentiel soumis à l'approbation de la Commission conformément aux sections 1 et 3;
- (iv) fournir des rapports écrits à la Commission sur la progression du respect de son mandat, en indiquant tous les points à l'égard desquels les parties n'ont pas respecté les présents engagements et pour lesquels le mandataire n'a pas été en mesure de respecter son mandat;
- (v) assurer la médiation quant à tout désaccord concernant les présents engagements; si la médiation est acceptée par l'autre partie ou les parties à l'accord en question, soumettre un rapport sur le résultat de la médiation à la Commission; et
- (vi) à tout moment, fournir à la Commission, sur demande de celle-ci, un rapport écrit ou oral quant aux questions relevant de la portée des présents engagements;
- (vii) examiner les modifications aux accords mentionnés à la section 1.1.3 et en faire rapport à la Commission;
- (viii) assurer une publicité adéquate dans la rubrique des annonces légales des bulletins professionnels et par tout autre moyen approprié, et suffisamment à l'avance, du début de la procédure d'attribution des créneaux horaires pour chaque saison IATA pour les mesures correctives visées dans les présents engagements et qui n'ont pas encore été reprises par des concurrents ou qui peuvent devenir disponibles.

8.2.2 Les parties recevront simultanément une version non confidentielle de toute recommandation écrite faite par le mandataire à la Commission (conformément à la section 8.2.1, point (iii)).

8.2.3 Les rapports prévus à la section 8.2.1, points (iii) à (vii), seront rédigés en anglais. Les rapports prévus à la section 8.2.1, point (iv), seront envoyés par le mandataire à la Commission dans un délai de dix (10) jours ouvrables à compter de la fin de chaque saison IATA après la désignation du mandataire ou à tout autre moment précisé par la Commission, et exposeront les développements survenus au cours de la saison IATA précédente. Les parties recevront simultanément une version non confidentielle de chaque rapport du mandataire.

8.2.4 Les parties fourniront au mandataire toute l'aide et les informations, y compris des copies de tous les documents pertinents, dont le mandataire peut raisonnablement avoir besoin dans la réalisation de son mandat et lui verseront une rémunération raisonnable pour ses services.

8.2.5 Le mandataire aura pleinement accès à tous les registres, rapports, documents, équipements de la direction et du personnel, sites et informations techniques nécessaires pour la réalisation de ses missions.

8.2.6 Les parties indemniseront le mandataire (et, le cas échéant, ses travailleurs et agents) (ci-après «les parties indemnisées») et dégagent de toute responsabilité des parties indemnisées dans le cadre de toute action en responsabilité, et conviennent par les présents engagements que les parties indemnisées ne pourront être tenues responsables par les parties d'aucun dommage résultant de l'exécution des obligations du mandataire en vertu des engagements, hormis les dommages qui résulteraient d'une faute lourde ou intentionnelle, de l'imprudence ou de la mauvaise foi du mandataire (ou de ses travailleurs, conseillers et agents).

8.2.7 Aux frais des parties, le mandataire pourra désigner des conseillers soumis à l'approbation préalable de la Commission si le mandataire considère la désignation de ces conseillers nécessaire à l'exécution de ses obligations, à condition que les frais encourus soient raisonnables et que les parties aient été consultées à cet égard.

8.3 FIN DU MANDAT

8.3.1 Si le mandataire cesse ses fonctions en vertu des engagements ou pour tout autre motif valable, et notamment en cas de survenance d'un conflit d'intérêt:

(i) la Commission pourra, après avoir entendu le mandataire, demander aux parties de remplacer le mandataire; ou

(ii) les parties, après autorisation préalable de la Commission, pourront décider de remplacer le mandataire.

8.3.2 Si le mandataire est déchargé de ses fonctions, il pourra être demandé au mandataire de rester dans ses fonctions jusqu'à ce qu'un nouveau mandataire soit en place et que l'ancien mandataire ait pu transmettre à son successeur toutes les informations nécessaires à sa mission. Le nouveau mandataire sera nommé conformément à la procédure décrite à la section 8.1.2.

8.3.3 Hormis le cas visé à la section 8.3.1, le mandataire cessera ses fonctions uniquement après que la Commission l'aura déchargé de ses fonctions. Néanmoins, la Commission peut à tout moment réclamer la re-désignation du mandataire s'il s'avère par la suite que les engagements n'ont pas été pleinement et adéquatement mis en œuvre.

9 PROCÉDURE RAPIDE DE RÉOLUTION DES LITIGES

9.1 Dans le cas où un nouvel entrant potentiel ou un nouveau prestataire de services aériens a des raisons de croire que les parties ne respectent pas les conditions fixées dans les présents engagements, la procédure rapide de résolution des litiges décrite dans la présente section s'appliquera.

9.2 Tout nouvel entrant potentiel ou tout nouveau prestataire de services aériens qui souhaite faire usage de la procédure rapide de résolution des litiges (ci-après «la partie

requérante») devra envoyer une demande écrite aux parties précisent en détail les raisons pour lesquelles elle estime que les parties ne respectent pas les conditions fixés par les parties (ci-après «la demande»). La partie requérante et les parties feront tout leur possible pour résoudre toute divergence d'opinion et pour régler tout litige qui pourrait survenir, par la coopération et la consultation, dans un délai raisonnable d'excédant pas quinze (15) jours ouvrables suivant la réception de la demande.

- 9.3** Si la partie requérante et les parties ne parviennent pas à résoudre leurs divergences d'opinion par la coopération et la consultation prévues à la section 9.2, la partie requérante désignera un arbitre.
- 9.4** Les parties devront, dans les deux (2) semaines à compter de la réception de la demande de la partie requérante de désignation de l'arbitre de la partie requérante, désigner leur arbitre et fournir par écrit à la partie requérante les raisons détaillées de leur comportement.
- 9.5** Les arbitres désignés par les parties et par la partie requérante doivent convenir, une (1) semaine après leur nomination, d'un troisième arbitre. Si les arbitres désignés par Lufthansa et par la partie requérante ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la désignation d'un troisième arbitre, elles demandent au président de la Chambre de commerce internationale (ci-après «CCI») de désigner un troisième arbitre.
- 9.6** Les arbitres seront chargés de mettre en place un tribunal arbitral et de rendre une décision préliminaire sur les objets du litige dans un délai d'un (1) mois suivant la désignation du troisième arbitre, lequel peut être étendu, si nécessaire, à l'unanimité de tous les arbitres. La décision préliminaire est applicable immédiatement et jusqu'à ce que la décision finale soit rendue. La décision finale sera rendue par les arbitres dans les six (6) mois suivant la désignation du troisième arbitre, ce délai pouvant être étendu, si nécessaire, à l'unanimité de tous les arbitres.
- 9.7** Dans leur décision préliminaire et leur décision finale, les arbitres décident, le cas échéant, des mesures à prendre par les parties afin de garantir le respect des engagements vis-à-vis de la partie requérante, y compris une fixation préliminaire ou finale contraignante des conditions contractuelles contestées.
- 9.8** Les arbitres ont chacun le droit de demander toute information pertinente aux parties ou à la partie requérante afin de permettre aux arbitres de rendre une décision.
- 9.9** La charge de la preuve dans tout litige selon la présente procédure rapide de résolution des litiges sera la suivante: i) la partie requérante devra apporter la preuve, *prima facie*, du non-respect des engagements; et ii) si la partie requérante apporte une telle preuve, l'arbitre devra trancher le litige en faveur de la partie requérante, à moins que les parties apportent la preuve contraire
- 9.10** Les arbitres sont tenus de ne pas révéler les informations confidentielles et d'appliquer les normes attribuables aux informations confidentielles et au secret professionnel en vertu du droit communautaire de la concurrence.

- 9.11** L'arbitrage se fera en anglais et conformément aux règles de la CCI. La décision arbitrale devra, outre se prononcer sur le bien-fondé de la requête, imposer les dépens de la partie gagnante à la partie perdante. La décision arbitrale sera définitive et contraignante pour les parties.
- 9.12** En cas de désaccord entre les parties à l'arbitrage concernant l'interprétation des engagements, les arbitres pourront demander à la Commission son interprétation des engagements avant de rendre leur décision en faveur d'une partie à l'arbitrage. À tout moment, la Commission peut formuler des allégations durant la procédure d'arbitrage.
- 9.13** La procédure d'arbitrage n'affectera en rien le pouvoir de la Commission d'adopter des décisions relatives aux engagements conformément aux pouvoirs que lui confèrent le règlement sur les concentrations et le traité CE.

10 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 10.1** Si la concentration est abandonnée, abrogée, dissoute, non approuvée ou désapprouvée par une autorité gouvernementale pertinente, ou qu'elle prend fin, les présents engagements cessent automatiquement de s'appliquer.
- 10.2** Si l'approbation de la concentration par une autre autorité gouvernementale est soumise à des exigences éventuellement incohérentes avec les présents engagements, Lufthansa peut demander une révision et un ajustement des présents engagements afin d'éviter ces incohérences.

11 CLAUSE DE RÉVISION

- 11.1** La Commission peut, en réponse à une demande de Lufthansa dûment justifiée et assortie du rapport pertinent du mandataire, lever, modifier ou remplacer, dans des circonstances exceptionnelles, tout ou une partie des obligations énoncées dans les présents engagements, en particulier en ce qui concerne la nécessité de mettre un cinquième créneau à la disposition d'un demandeur non membre de Star Alliance, afin de garantir la concurrence effective sur la liaison Vienne-Francfort.
- 11.2** Le cas échéant, la Commission peut, en réponse à une demande de Lufthansa dûment justifiée et assortie du rapport pertinent du mandataire, accorder une extension des délais prévus dans les présents engagements. Si Lufthansa demande une extension de délai, cette demande doit être introduite au plus tard un (1) mois avant la fin de la période en question. Lufthansa ne peut demander une extension au cours du dernier mois d'une période que dans des circonstances exceptionnelles.

31 juillet 2009

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Armin Herzwurm
Vice-président de la stratégie d'entreprise
et du développement du groupe

Michael Niggemann
Conseil général adjoint
Vice-président