Résumé de la décision de la Commission du 26 janvier 2011 déclarant une concentration incompatible avec le marché intérieur et l'accord EEE (Affaire COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines)

[notifiée sous le numéro C(2011) 316 final]

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

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

(2012/C 195/10)

Le 26 janvier 2011, la Commission a adopté une décision en vertu du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (le «règlement sur les concentrations» [1]), et notamment de son article 8, paragraphe 3. Une version non confidentielle de la décision dans la langue faisant foi se trouve sur le site internet de la direction générale de la concurrence, à l'adresse suivante:

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

(1) Le 24 juin 2010, la Commission européenne a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil (le «règlement sur les concentrations»), d'un projet de concentration (l'«opération») par lequel les groupes Vassilakis («Vassilakis», Grèce), Marfin Investment («Marfin», Grèce) et Laskaridis («Laskaridis», Grèce) (conjointement dénommés «les parties») acquièrent le contrôle en commun d'une nouvelle entité («l'entité issue de la concentration») regroupant les activités des entreprises grecques:

a) Aegean Airlines SA («Aegean»); et

b) Olympic Air SA («Olympic Air»), Olympic Handling SA («Olympic Handling») et Olympic Engineering SA («Olympic Engineering») (collectivement dénommées «Olympic»), jusqu'alors indépendantes, par achat d'actions.

I. LES PARTIES

(2) Vassilakis est un groupe d'investissement privé grec présent dans les secteurs de l'aviation (Aegean), de l'assistance en escale (Goldair Handling), de la location et du leasing de voitures, ainsi que de l'importation et de la distribution de véhicules.

(3) Marfin est un groupe d'investissement présent dans les secteurs de l'aviation (Olympic Air), de l'assistance en escale (Olympic Handling), des services de maintenance, de réparation et de révision (Olympic Engineering), de la restauration en vol (Olympic Catering), du transport maritime (incluant les services offerts par les compagnies maritimes Superfast et Blue Star du groupe Attica, qui desservent plusieurs liaisons entre la Grèce continentale et des îles de la mer Égée, ainsi que d'autres services de transport de fret et de transport de passagers avec leurs voitures en mer Adriatique), des soins de santé, de l'informatique et des télécommunications, du tourisme et des loisirs, et de l'alimentation.

(4) Laskaridis est un groupe d'investissement privé présent dans les secteurs de l'aviation (Aegean), du transport maritime et de la construction navale, de l'assistance en escale, du tourisme et de l'immobilier.

(5) Aegean est un transporteur aérien grec indépendant coté en bourse qui propose des vols réguliers et des vols charter ainsi que des services de transport de fret. Depuis 1999, Aegean exploite des vols réguliers sur des liaisons intérieures grecques et des liaisons internationales court-courriers. La compagnie exploite une base à l'aéroport international d'Athènes et dessert actuellement plus de 45 destinations court-courriers (dont quelques liaisons soumises à une obligation de service public). Aegean est membre de Star Alliance depuis le 30 juin 2010 [2].

(6) Olympic est contrôlée exclusivement par le groupe Marfin et se compose de trois entités:

i) Olympic Air est présente dans le secteur du transport aérien de passagers et de fret. Elle a entamé ses activités le 1er octobre 2009 à la suite de la privatisation de l'ex-compagnie Olympic Airlines, dans le cadre de laquelle Marfin a acquis la marque, les créneaux et les licences de la compagnie en liquidation [3]. Olympic Air exploite une plateforme à l'aéroport international d'Athènes («AIA») et dessert environ 40 destinations court-courriers (dont quelques liaisons soumises à une obligation de service public). Elle n'est membre d'aucune alliance;

[1] JO L 24 du 29.1.2004, p. 1. À compter du 1er décembre 2009, le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne («TFUE») a introduit un certain nombre de changements, tels que le remplacement de «Communauté» par «Union» et de «marché commun» par «marché intérieur». La terminologie du TFUE sera utilisée dans la totalité de la présente décision.

[2] L'entité issue de la concentration devrait adhérer à Star Alliance.

[3] La création de la nouvelle compagnie Olympic a été approuvée par la Commission européenne (voir affaires d'aides d'État N 321/08, N 322/08 et N 323/08) sur la base du fait que les engagements pris par les autorités grecques ont été pleinement respectés.

ii) Olympic Handling offre un éventail complet de services d'assistance en escale dans 39 aéroports grecs, à Olympic Air et à des compagnies tierces;

iii) Olympic Engineering est une entreprise en phase de démarrage qui offrira des services de maintenance, de réparation et de révision, allant des services de routine offerts pour un aéronef donné à la gamme complète de services d'assistance destinés aux aéronefs commerciaux.

II. LA DIMENSION UE DE L'OPÉRATION

(7) L'opération concerne la prise de contrôle en commun d'une nouvelle entité et constitue par conséquent une concentration au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations.

(8) L'opération revêt une dimension à l'échelle de l'UE, conformément à l'article 1er, paragraphe 3, du règlement sur les concentrations.

III. LA PROCÉDURE

(9) À l'issue de la première phase d'enquête, la Commission est parvenue à la conclusion que l'opération relevait du champ d'application du règlement sur les concentrations et a émis de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché intérieur et l'accord EEE. En conséquence, le 30 juillet 2010, la Commission a ouvert une procédure en application de l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations.

(10) La seconde phase d'enquête sur le marché a confirmé l'existence de problèmes de concurrence sur un certain nombre de marchés et a conduit à l'adoption d'une communication des griefs le 20 octobre 2010. Les parties ont eu la possibilité de faire part de leurs observations dans une réponse écrite à la communication des griefs et au cours d'une audition tenue le 11 novembre 2010. Le 18 novembre 2010, une communication des griefs complémentaire a été envoyée aux parties, et le 6 décembre 2010, la Commission leur a adressé un exposé des faits.

(11) Le 12 novembre 2010, les parties ont présenté des engagements, conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations. Ces engagements ont été modifiés à trois reprises et ont débouché sur la présentation d'une série définitive d'engagements le 6 décembre 2010. La Commission a procédé à deux consultations des acteurs du marché pour recueillir leur avis sur l'efficacité des engagements proposés.

(12) Le 26 janvier 2011, la Commission a adopté, en application de l'article 8, paragraphe 3, du règlement sur les concentrations, une décision déclarant l'opération incompatible avec le marché intérieur et l'accord EEE (la «décision»).

IV. LES MARCHÉS EN CAUSE

1. Transport aérien de passagers

1.1. *Approche conventionnelle «point d'origine — point de destination» («O&D»)*

(13) L'opération est examinée selon l'approche «point d'origine — point de destination» («O&D»), à savoir que chaque O&D constitue un marché distinct qui présente ses caractéristiques propres en ce qui concerne le type de passagers et la spécification des produits.

1.2. *Passagers sensibles au facteur temps contre passagers indifférents au facteur temps*

(14) La Commission établit généralement une distinction entre deux catégories de passagers affichant une sensibilité différente au facteur prix. Les passagers sensibles au facteur temps (indifférents au facteur prix) tendent à voyager pour motif d'affaires, exigent souvent des billets offrant une grande flexibilité (annulation sans frais et modification sans frais de l'heure de départ, etc.) et sont disposés à payer des tarifs plus élevés pour bénéficier de cette flexibilité. Les clients indifférents au facteur temps (sensibles au facteur prix) voyagent essentiellement à des fins de loisir ou pour rendre visite à des amis ou des proches, réservent généralement leurs billets longtemps à l'avance et ne demandent pas à ce que leur réservation soit assortie d'une formule de flexibilité.

(15) L'enquête sur le marché a montré que les passagers sensibles au facteur temps et les passagers indifférents au facteur temps constituaient deux catégories de passagers bien distinctes. Toutefois, la question de savoir si les passagers sensibles au facteur temps et les passagers indifférents au facteur temps appartiennent à deux marchés distincts ou s'il convient de définir un marché englobant l'ensemble des passagers peut rester en suspens aux fins de la présente décision, étant donné que l'appréciation sous l'angle de la concurrence reste identique quelle que soit la définition exacte du marché.

1.3. *Substitution intermodale*

(16) Au moment de définir les marchés O&D en cause pour les services de transport aérien, la Commission a pris en compte par le passé d'autres solutions de transport pour autant qu'elles puissent se substituer au transport aérien sur les liaisons concernées (concurrence intermodale).

(17) En l'espèce, les parties ont fait valoir que la concurrence intermodale exercée par les services de transbordeurs est pertinente sur les liaisons Athènes–Héraklion, Athènes–Chania, Athènes–Rhodes, Athènes–Mykonos, Athènes–Santorin, Athènes–Mytilène, Athènes–Chios, Athènes Kos et Athènes–Samos pour autant que les transbordeurs soient inclus dans le marché en cause avec les services aériens. De même, il convient d'inclure les services ferroviaires dans le marché en cause sur la liaison Athènes–Thessalonique.

(18) L'enquête sur le marché a toutefois démontré que, d'une manière générale, le transport par transbordeur est un substitut éloigné du transport aérien sur toutes les liaisons posant problème, les services de transbordeurs se distinguant souvent nettement du transport aérien par des aspects de concurrence importants tels que le prix, la durée moyenne de voyage, les horaires, la qualité, le confort et la fiabilité du service. Elle a également démontré que ni Aegean ni Olympic Air n'ont pris en compte la concurrence du transport par transbordeur au moment de fixer leurs tarifs.

(19) En outre, l'enquête sur le marché a montré qu'il existe également des différences notables entre les services ferroviaires et les services aériens en ce qui concerne des aspects de concurrence importants tels que la durée de voyage, le niveau de fréquences ainsi que la qualité et le confort des services, et qu'Aegean et Olympic Air et leurs concurrents ne considèrent pas que le train exerce une pression concurrentielle appropriée.

1.4. *Conclusion concernant les définitions du marché*

(20) En ce qui concerne les passagers sensibles au facteur temps, il est conclu que les services de transbordeurs et les services aériens font partie de deux marchés distincts, sauf sur la liaison Athènes–Mykonos. Sur cette liaison, les services aériens et les services de transbordeurs font partie du même marché de produits pour ce qui est des passagers sensibles au facteur temps. En ce qui concerne les marchés relatifs aux passagers indifférents au facteur temps et à l'ensemble des passagers, la question de savoir si les services aériens et les services de transbordeurs appartiennent au même marché peut rester en suspens aux fins de la présente décision, sauf pour les liaisons Athènes–Mykonos et Athènes–Rhodes, étant donné qu'elle n'aurait pas d'incidence sur l'appréciation sous l'angle de la concurrence, que les services de transbordeurs soient inclus ou non dans le marché en cause. Cela s'explique, comme le montrera l'appréciation liaison par liaison, par le fait que les services de transbordeurs ne sont qu'un substitut éloigné des services aériens sur les liaisons concernées. Sur la liaison Athènes-Mykonos, les services aériens et les services de transbordeurs font partie du même marché de produits pour ce qui est des passagers indifférents au facteur temps et de l'ensemble des passagers. Sur la liaison Athènes–Rhodes, les services aériens et les services de transbordeurs ne font pas partie du même marché de produits pour ce qui est des passagers indifférents au facteur temps et de l'ensemble des passagers.

(21) De même, en ce qui concerne la liaison Athènes-Thessalonique, l'enquête sur le marché a montré que le train n'était pas une véritable solution de substitution aux services aériens sur cette liaison étant donné qu'il offre une qualité nettement inférieure à celle des services aériens. Par conséquent, les services ferroviaires ne doivent pas être inclus dans le marché en cause pour tous les segments de passagers sur la liaison Athènes-Thessalonique.

2. **Liaisons soumises à une obligation de service public («osp»)**

(22) Olympic Air et Aegean sont actuellement présents sur le marché pour l'attribution de liaisons OSP en Grèce, qui sont attribuées par l'administration grecque de l'aviation civile à l'issue d'une procédure d'appel d'offres.

(23) Étant donné que l'opération est susceptible d'entraver de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur ce marché, indépendamment de la définition exacte de ce dernier, la Commission a laissé en suspens la définition exacte du marché de produits et du marché géographique en ce qui concerne l'attribution des liaisons OSP en Grèce.

3. **Assistance en escale**

(24) L'opération a produit des effets verticaux sur le marché de l'assistance en escale dans plusieurs aéroports grecs.

(25) Selon les précédents qui relèvent de ce marché, le marché de produits en cause pour la fourniture de services d'assistance en escale englobe l'assistance aux passagers et aux aéronefs. Dans la décision, la Commission a laissé en suspens la définition exacte du marché géographique, car l'opération est peu susceptible d'entraver de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché de l'assistance en escale, indépendamment de la définition exacte du marché géographique.

4. **Autres marchés**

(26) L'opération a produit des effets sur d'autres marchés, à savoir les services de maintenance, de réparation et de révision, la restauration en vol et la vente de places d'avion aux voyagistes. Dans la décision, la Commission a laissé en suspens la définition exacte du marché pour l'ensemble de ces marchés, car l'opération est peu susceptible d'entraver de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur l'un de ces marchés, indépendamment de la définition exacte de ceux-ci.

V. **APPRÉCIATION SOUS L'ANGLE DE LA CONCURRENCE**

1. **Cadre analytique**

(27) Dans son appréciation des effets d'une opération sur la concurrence, la Commission doit comparer la situation postérieure à l'opération à une situation qui existerait probablement en l'absence de cette opération («analyse contrefactuelle»).

(28) D'après les parties, le marché grec est trop étroit pour permettre à deux transporteurs concurrents offrant un service complet tels qu'Aegean et Olympic Air d'exercer leurs activités de manière viable et, par conséquent, toutes les liaisons peuvent être exploitées de manière rentable par un seul transporteur. Les parties ont donc fait valoir qu'il était peu probable, en l'absence de concentration, qu'Aegean et Olympic Air continuent de se livrer concurrence sur un certain nombre de liaisons intérieures et internationales.

(29) Selon l'enquête sur le marché, il n'y a aucune raison de penser que le marché grec ne peut supporter l'activité de plusieurs transporteurs pouvant, éventuellement, présenter des modèles d'entreprise différents. L'analyse de la situation concurrentielle qui existerait probablement en l'absence de concentration montre qu'Olympic Air et Aegean pourraient tous deux exercer leurs activités sur le marché grec, éventuellement sous une forme restructurée ou réduite.

(30) En l'absence de concentration, Aegean et Olympic Air pourraient continuer, dans un avenir prévisible, de se livrer concurrence sur dix liaisons intérieures grecques, à savoir Athènes–Chania, Athènes–Kos, Athènes–Mykonos, Athènes–Rhodes, Athènes–Samos, Athènes–Mytilène, Athènes–Héraklion, Athènes–Chios, Athènes–Santorin et Athènes–Thessalonique. La Commission a donc examiné les effets de l'élimination de la concurrence sur ces liaisons intérieures.

(31) En ce qui concerne les liaisons internationales touchées par l'opération, la Commission a laissé en suspens la question de savoir quelle situation était susceptible de prévaloir en l'absence de concentration, car l'opération envisagée n'entraverait pas de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur l'ensemble des liaisons internationales.

2. **Appréciation**

2.1. *Transport aérien de passagers*

2.1.1. L'opération engendre des parts de marché très élevées sur plusieurs liaisons intérieures grecques

(32) Au cours de la période janvier-juin 2010, Olympic Air et Aegean contrôlaient ensemble [90 à 100 %] des passagers voyageant sur des liaisons intérieures grecques et [30 à 40 %] des passagers voyageant sur des liaisons internationales au départ de l'aéroport international d'Athènes.

(33) Sur la base d'une définition du marché excluant les services de transbordeurs et les services ferroviaires sur les liaisons sur lesquelles ces modes de transport sont disponibles, l'opération aurait engendré des parts de marché cumulées très élevées, atteignant 100 % dans certains cas.

(34) Si les marchés en cause englobaient les autres modes de transport (le transbordeur ou le train selon la liaison), les parts de marché cumulées d'Aegean et d'Olympic Air seraient nettement plus faibles. Toutefois, compte tenu de la pression concurrentielle limitée exercée par les autres modes de transport sur les services aériens, qui s'explique par des spécifications de produits très différentes, ces parts de marché surestimeraient l'importance des autres modes de transport et sous-estimeraient fortement la pression concurrentielle qu'Aegean et Olympic Air exercent effectivement l'une sur l'autre.

(35) En outre, Marfin, par l'intermédiaire de sa filiale Attica, contrôle exclusivement deux sociétés de transport par transbordeur en Grèce, à savoir Blue Star Ferries et Superfast Ferries. La pression concurrentielle exercée par ces services de transbordeurs sur l'entité issue de la concentration est limitée par le fait qu'ils sont contrôlés par Marfin.

2.1.2. Étroitesse de la relation de concurrence entre Aegean et Olympic Air

(36) Aegean et Olympic Air sont des concurrents très proches l'un pour l'autre. Cela les distingue nettement des autres compagnies aériennes intérieures, dont le champ d'activités est beaucoup plus limité, et des opérateurs intérieurs de services de transbordeurs, qui proposent des produits différents de ceux d'Aegean et d'Olympic Air au regard d'aspects de concurrence importants et dont les systèmes tarifaires sont moins sophistiqués sur les liaisons intérieures.

2.1.3. Traitement réservé aux liaisons délaissées par Olympic Air et Aegean après l'annonce de l'opération

(37) Après examen de documents internes d'Aegean et d'Olympic Air, la Commission a considéré que le retrait d'Aegean ou d'Olympic Air des liaisons Athènes–Kefalonia, Athènes–Limnos, Athènes–Sofia, Athènes–Bucarest, Athènes-Ioannina, Athènes–Kavala, Athènes–Tirana, Athènes–Vienne, Athènes–Corfou, Thessalonique–Chania, Thessalonique–Héraklion, Thessalonique–Mytilène, Thessalonique–Rhodes et Athènes–Milan après l'annonce de l'opération était déjà envisagé avant l'entame des discussions sur la concentration. La Commission a donc considéré que ces retraits n'étaient pas liés à la concentration.

(38) Par conséquent, la Commission n'a pas examiné ces liaisons, à l'exception de la liaison Athènes-Corfou, pour laquelle elle a conclu que l'opération éliminerait la concurrence potentielle entre Aegean et Olympic Air.

2.1.4. Élimination de la concurrence effective et potentielle sur les liaisons intérieures grecques

Concurrence effective

(39) L'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective en éliminant une telle concurrence sur 9 liaisons intérieures (Athènes–Thessalonique, Athènes–Héraklion, Athènes–Chania, Athènes–Rhodes, Athènes-Santorin, Athènes–Mytilène, Athènes–Kios, Athènes–Kos, Athènes–Samos), indépendamment de la question de savoir si différents marchés sont définis pour les passagers sensibles au facteur temps, les passagers indifférents au facteur temps et l'ensemble des passagers (les deux derniers marchés pouvant inclure des services de transbordeurs ([1])).

(40) En effet, en ce qui concerne les passagers sensibles au facteur temps pour lesquels les transbordeurs ne sont en aucun cas une solution de substitution, l'opération aurait engendré un monopole de fait et éliminé la concurrence entre deux concurrents très proches l'un de l'autre sur l'ensemble de ces liaisons, à l'exception de la liaison Athènes–Héraklion, sur laquelle Sky Express exploite un service de taille limitée. Par ailleurs, Athens Airways a mis un terme à ses activités en septembre 2010 et aucune autre compagnie aérienne régulière n'opère actuellement sur ces liaisons intérieures grecques. Même si Athens Airways devait reprendre ses activités, il est peu probable qu'elle exercerait une pression suffisante sur l'entité issue de la concentration, compte tenu de la taille limitée de ses activités. Cela vaut également pour Sky Express sur la liaison Athènes–Héraklion, sur laquelle elle exploite une fréquence journalière, contre dix fois plus pour Aegean et Olympic réunis.

(41) En ce qui concerne les passagers indifférents au facteur temps, la décision établit une distinction entre les liaisons sur lesquelles les solutions de transport intermodales ne font pas partie du même marché que les services aériens (Athènes-Thessalonique et Athènes-Rhodes) et toutes les autres liaisons concernées sur lesquelles la question de l'inclusion des services de transbordeurs dans le même marché a été laissée en suspens.

a) En ce qui concerne les liaisons Athènes–Thessalonique et Athènes–Rhodes, l'opération engendrerait des parts de marché cumulées d'au moins 90 % et éliminerait la concurrence entre deux concurrents très proches l'un de l'autre.

([1]) À titre d'exception à ce qui précède, les solutions de transport intermodales ne font pas partie du même marché que les services aériens pour toutes les catégories de passagers sur les liaisons Athènes–Rhodes (transbordeur) et Athènes–Thessalonique (train).

b) Le même raisonnement s'applique aux liaisons Athènes–Héraklion, Athènes–Chania, Athènes–Santorin, Athènes–Mytilène, Athènes–Chios, Athènes–Kos et Athènes-Samos si les services de transbordeurs n'ont pas été considérés comme faisant partie du même marché. Si ces services ont été considérés comme faisant partie du même marché, les parts de marché des parties (à l'exclusion du groupe Attica, filiale de Marfin) se situent dans une fourchette de [30 à 70 %] pour la saison d'hiver 2009-2010 et de [10 à 60 %] pour la saison d'été 2010 (avril-juin 2010). La pertinence des parts de marché et de la concurrence exercée par les services de transbordeurs est toutefois limitée par le fait que ces derniers sont nettement plus différenciés que les services aériens. Il est donc peu probable qu'après l'opération, les services de transbordeurs seraient en mesure d'exercer une contrainte sur le comportement de l'entité issue de la concentration, notamment en matière de tarification.

(42) Les conclusions tirées pour le segment des passagers indifférents au facteur temps s'appliquent mutatis mutandis au marché qui engloberait l'ensemble des passagers, même si les niveaux effectifs des parts de marché diffèrent légèrement.

Concurrence potentielle

(43) L'enquête sur le marché a également montré que l'opération contribuerait à éliminer la concurrence potentielle entre Aegean et Olympic Air sur la liaison Athènes–Corfou. Cela s'explique par le fait qu'Aegean et Olympic Air sont des concurrents potentiels sur cette liaison, compte tenu, notamment, de la base dont ils disposent à l'aéroport international d'Athènes et du fait que la demande sur cette liaison a toujours été suffisante pour permettre à (au moins) deux transporteurs d'exercer leurs activités.

2.1.5. Conclusions de l'appréciation liaison par liaison

(44) La Commission conclut, au sens de l'article 2, paragraphe 3, du règlement sur les concentrations, que l'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective dans le marché intérieur ou une partie substantielle de celui-ci, notamment en créant une position dominante sur les marchés potentiels des passagers sensibles au facteur temps sur les liaisons Athènes–Thessalonique, Athènes–Héraklion, Athènes–Chania, Athènes–Rhodes, Athènes–Santorin, Athènes–Mytilène, Athènes–Chios, Athènes-Kos et Athènes-Samos, ainsi que sur les marchés potentiels des passagers indifférents au facteur temps et de l'ensemble des passagers sur les liaisons Athènes–Rhodes et Athènes-Thessalonique. Pour les marchés sur lesquels les services de transbordeurs peuvent faire partie du marché en cause, à savoir les marchés potentiels des passagers indifférents au facteur temps et de l'ensemble des passagers sur les liaisons Athènes–Héraklion, Athènes–Chania, Athènes–Santorin, Athènes–Mytilène, Athènes–Chios, Athènes–Kos et Athènes–Samos, il n'y a pas lieu de conclure à titre définitif à la création d'une position dominante, car, même en l'absence d'une telle position, l'opération entraverait de toute façon de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché intérieur en éliminant la relation de concurrence très étroite entre Aegean et Olympic Air et, partant, les pressions concurrentielles que les deux compagnies aériennes exercent l'une sur l'autre dans le contexte antérieur à la concentration.

(45) De surcroît, l'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché intérieur en éliminant un nouvel entrant potentiel crédible sur la liaison Athènes-Corfou.

(46) Par contre, aucun problème de concurrence n'a été relevé sur les autres liaisons intérieures et internationales sur lesquelles Aegean et Olympic Air sont actuellement en concurrence. En effet, l'entité issue de la concentration continuerait d'affronter une concurrence suffisante sur ces liaisons après l'opération.

2.1.6. Les entrées sur le marché des liaisons intérieures induites par la concentration ne sont pas probables, n'interviennent pas en temps utile et ne sont pas suffisantes

(47) Dans la décision, la Commission a également examiné dans quelle mesure les entrées sur le marché consécutives à la concentration sont susceptibles d'exercer une contrainte sur le comportement d'Olympic Air et d'Aegean sur les liaisons sur lesquelles la concurrence entre les deux compagnies serait éliminée ou fortement réduite par l'opération. Pour qu'une entrée sur le marché soit considérée comme exerçant une pression concurrentielle suffisante sur les parties, elle doit s'avérer probable, intervenir en temps utile et être suffisante pour rétablir les pressions concurrentielles que les parties continueraient d'exercer l'une sur l'autre en l'absence de concentration.

(48) L'enquête sur le marché a montré qu'il existe un certain nombre de barrières importantes à l'entrée et/ou à l'expansion sur l'ensemble des liaisons intérieures grecques et il est donc peu probable qu'un concurrent étranger ou national entre sur le marché et exerce une pression concurrentielle crédible sur l'entité issue de la concentration. De fait, pour pouvoir exercer une contrainte sur le comportement de l'entité issue de la concentration sur les liaisons intérieures grecques, un nouvel entrant devrait, selon la Commission, disposer d'une base à l'aéroport international d'Athènes et développer une marque dont la notoriété serait comparable à celle d'Aegean et d'Olympic Air. En outre, tout nouvel entrant devrait supporter des coûts irrécupérables, avoir accès au trafic de transit intérieur et international et créer un réseau de canaux de distribution en Grèce.

(49) La Commission a conclu qu'après la concentration, aucune entrée sur le marché intérieur grec ne serait probable, n'interviendrait en temps utile et ne serait suffisante pour exercer une pression concurrentielle sur l'entité issue de la concentration.

2.2. *Liaisons soumises à une obligation de service public («OSP»)*

(50) La Commission conclut dans sa décision qu'il est peu probable que l'opération entrave de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché pour l'attribution des liaisons OSP en Grèce, étant donné que l'entité issue de la concentration continuerait d'affronter la concurrence des autres acteurs établis sur ce marché, à savoir Sky Express et Astra.

(51) En outre, deux compagnies aériennes (Danish Air Transport et la compagnie roumaine Carpatair) ont clairement affiché leur intérêt pour une participation au prochain appel d'offres en vue de l'attribution des liaisons OSP grecques et l'enquête sur le marché a confirmé que les compagnies aériennes peuvent entamer leurs activités sur les liaisons OSP à une échelle relativement limitée, ce qui n'est pas le cas pour les vols réguliers.

2.3. *Assistance en escale dans les aéroports grecs*

(52) La Commission a analysé la problématique de la relation verticale entre le marché de l'assistance en escale et le marché du transport aérien, ainsi que la probabilité qu'Olympic Handling, Goldair (dont Vassilakis est actionnaire) et les concurrents indépendants Swissport International et Swissport Hellas Sud puissent coordonner leurs activités après la concentration.

(53) L'enquête sur le marché a révélé que, même si l'entité issue de la concentration devait tenter d'influer sur le comportement de Goldair sur le marché, Swissport serait capable de contrer toute tentative de coordination. En effet, Swissport est un acteur puissant et crédible sur le marché grec de l'assistance en escale, sur lequel il poursuit une stratégie agressive de conquête de parts de marché.

(54) Par conséquent, la Commission a conclu que l'opération était peu susceptible d'engendrer des effets coordonnés, étant donné que la structure du marché postérieure à la concentration n'incitera pas davantage ses acteurs à conclure des accords collusoires. En ce qui concerne la relation verticale entre les marchés de l'assistance en escale et le transport aérien, l'enquête sur le marché n'a pas démontré que l'opération engendrerait des effets verticaux.

(55) Il est donc peu probable que la concentration entrave de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché de la fourniture de services d'assistance en escale en Grèce.

2.4. *Autres marchés*

(56) Il ressort de l'enquête sur le marché que l'opération est peu susceptible d'entraver de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché des services de maintenance, de réparation et de révision et de la restauration en vol (lié verticalement au marché du transport aérien de passagers) et sur le marché de la vente de places d'avion aux voyagistes, sur lequel Olympic n'a qu'une présence limitée.

VI. GAINS D'EFFICACITÉ

(57) Comme indiqué dans les lignes directrices sur les concentrations horizontales, il appartient aux parties de démontrer que les gains d'efficacité relevés compensent les effets dommageables que la concentration produirait sur la concurrence. Les parties doivent démontrer que les trois conditions cumulatives ci-après sont remplies: i) les gains d'efficacité profiteront aux consommateurs; ii) ils sont propres à la concentration et iii) ils sont vérifiables ([1]).

(58) Les parties n'ont pas démontré que les conditions exposées ci-dessus étaient réunies en l'espèce.

([1]) Lignes directrices sur l'appréciation des concentrations horizontales, point 78.

VII. ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIÈRE DES PARTIES

(59) La Commission a également analysé la situation financière globale des parties.

(60) À l'issue de cette analyse, la Commission a conclu que les perspectives d'Aegean étaient positives, indépendamment de l'opération.

(61) En ce qui concerne la situation globale d'Olympic Air, la Commission est parvenue à la conclusion que la compagnie avait essuyé des pertes. Il est à noter qu'Olympic Air, en sa qualité de compagnie en phase de démarrage, a mis en œuvre une politique tarifaire agressive qui a eu un impact sur ses recettes. L'enquête de la Commission a néanmoins démontré qu'Olympic Air est en cours de restructuration et que sa rentabilité s'améliore constamment.

(62) Il est donc probable, sous réserve de nouvelles mesures de restructuration, que les résultats financiers d'Olympic Air continuent de s'améliorer dans un avenir prévisible. De surcroît, la compagnie appartient à Marfin et il convient dès lors d'examiner sa situation financière dans le contexte plus global de la situation financière de son entreprise faîtière. Compte tenu de l'ampleur des coûts liés à un retrait éventuel d'Olympic Air du marché, Marfin a intérêt à continuer de financer sa filiale ou à la vendre, plutôt qu'à supporter ses pertes financières.

(63) Alors que les parties n'en avaient pas fait la demande, la Commission a décidé d'analyser la situation d'Olympic au regard des trois critères énoncés au point 90 des lignes directrices concernant les concentrations horizontales ([2]). À cet égard, l'enquête sur le marché a révélé que:

a) il est peu probable, en l'absence de concentration, qu'Olympic Air serait évincée du marché dans un avenir proche;

b) il existe probablement des solutions de rachat moins dommageables pour la concurrence que la concentration envisagée; et

c) si l'opération n'était pas réalisée, les actifs d'Olympic Air ne disparaîtraient pas inévitablement du marché, notamment parce que la marque Olympic constitue un actif très attrayant susceptible de séduire un acheteur potentiel qui l'utiliserait pour exploiter des vols sur le marché grec.

([2]) D'après le point 90 des lignes directrices concernant les concentrations horizontales, «La Commission estime que les trois conditions suivantes sont particulièrement pertinentes pour que l'"argument de l'entreprise défaillante" soit retenu. En premier lieu, l'entreprise prétendument défaillante serait, dans un proche avenir, contrainte de quitter le marché en raison de ses difficultés financières si elle n'était pas reprise par une autre entreprise. Deuxièmement, il n'existe pas d'autre alternative de rachat moins dommageable pour la concurrence que la concentration notifiée. Troisièmement, si la concentration n'était pas réalisée, les actifs de l'entreprise défaillante disparaîtraient inévitablement du marché.» Pour lever toute ambiguïté, il convient de souligner que les parties n'ont pas invoqué l'«argument de l'entreprise défaillante».

(64) Selon les conclusions de la décision, on ne peut pas considérer que la concentration ne serait pas la cause directe de la détérioration de la structure concurrentielle qui serait observée après cette opération.

VIII. **ENGAGEMENTS**

(65) Afin de remédier aux problèmes de concurrence relevés par la Commission, les parties ont soumis une série d'engagements qui ont été modifiés à trois reprises. Toutes les versions des engagements présentés par les parties ont un trait commun; elles consistent toutes à libérer un certain nombre de créneaux dans divers aéroports grecs reliant les destinations pour lesquelles des problèmes de concurrence ont été relevés. La solution relative aux créneaux a également été accompagnée d'engagements connexes, notamment la possibilité offerte aux nouveaux entrants a) de conclure un accord d'interligne [1] avec l'entité issue de la concentration sur les liaisons posant problème et b) d'être intégrés au programme de fidélisation de l'entité pour la/les liaison(s) concernée(s) qu'il(s) exploiterai(en)t.

(66) Les engagements relatifs aux créneaux prévoyaient l'octroi de droits acquis sur les créneaux cédés après l'utilisation desdits créneaux par le nouvel entrant pendant [0 à 6] saisons IATA consécutives [2]. Les créneaux cédés se situeraient dans une tranche de [0 à 15] minutes des horaires demandés par le nouvel entrant.

(67) En outre, les parties ont proposé d'accorder un accès non discriminatoire aux services d'assistance en escale et aux services de maintenance, de réparation et de révision fournis par l'entité issue de la concentration à l'aéroport international d'Athènes ou dans tout aéroport de destination des neuf liaisons susmentionnées.

(68) Les engagements étaient censés entrer en vigueur pendant (confidentiel) ou jusqu'à ce que les nouveaux entrants acquièrent une part de marché globale de (confidentiel) sur les liaisons concernées.

(69) La Commission a procédé à deux consultations des acteurs du marché afin de recueillir leur avis sur l'efficacité des mesures correctives proposées.

(70) En l'espèce, les principales barrières à l'entrée sur le marché ne portent ni sur la disponibilité de créneaux, ni sur les autres aspects couverts par les engagements connexes. En effet, étant donné l'absence de congestion constatée dans la plupart des aéroports visés dans la présente affaire, les autorités aéroportuaires compétentes offrent gratuitement un nombre suffisant de créneaux. La consultation des acteurs du marché n'a révélé aucun projet crédible d'entrée sur le marché par un transporteur intérieur grec ou international. Par conséquent, aucune entrée sur le marché probable, suffisante ou intervenant en temps utile ne permettrait d'exercer une contrainte sur le comportement tarifaire de l'entité issue de la concentration après l'opération.

(71) Tout comme dans les affaires antérieures, le facteur atténuant de la situation de crise dans laquelle se trouve la Grèce a été pris en compte dans l'appréciation, car il pourrait avoir un impact sur les projets effectifs d'entrée sur le marché d'acteurs potentiels.

IX. **CONCLUSION**

(72) La concentration notifiée selon laquelle les groupes Vassilakis, Marfin Investment et Laskaridis acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle en commun d'une nouvelle entité incluant les activités d'Aegean Airlines SA et d'Olympic Air SA, d'Olympic Handling SA et d'Olympic Engineering SA, est déclarée incompatible avec le marché intérieur et l'accord EEE.

---

[1] Un accord d'interligne est un accord entre deux ou plusieurs compagnies aériennes en vertu duquel les parties contractantes acceptent les documents de voyage (billets) de l'autre partie.

[2] Ou après 4 saisons d'été/d'hiver pour les liaisons qui ne sont exploitées que pendant la saison d'été ou que pendant la saison d'hiver.