



**Avis du Comité Consultatif en matière de concentrations rendu lors de sa réunion du 28 juin 2024, de
10 h à 12 h (CEST) concernant un projet de décision dans l'affaire M.11071 — DEUTSCHE
LUFTHANSA / MEF / ITA**

État membre rapporteur: Bulgarie

(C/2025/1341)

Concentration

1. Le comité consultatif (7 États membres) convient avec la Commission que l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (ci-après le «règlement sur les concentrations») (¹).
2. Le comité consultatif (7 États membres) convient avec la Commission que l'opération notifiée revêt une dimension européenne au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations.

Définition des marchés

3. Le comité consultatif (7 États membres) rejoue les conclusions formulées par la Commission dans le projet de décision en ce qui concerne la définition des marchés en cause pour:
 - a) la fourniture de services de transport aérien de passagers
 - chaque liaison sur laquelle les activités se chevauchent relève d'un marché distinct (selon une approche «point d'origine – point de destination»),
 - les effets de l'opération sont évalués pour chacune des saisons IATA,
 - il n'est pas nécessaire, en l'espèce, de faire la distinction entre les ventes aux clients finals et les ventes aux voyagistes,
 - les passagers sensibles au facteur temps et ceux qui ne le sont pas relèvent du même marché en ce qui concerne les vols court-courriers, mais cette distinction est sans incidence sur l'appréciation concurrentielle en ce qui concerne les liaisons long-courriers examinées,
 - si la ville d'origine ou de destination est desservie par plusieurs aéroports, la question de savoir si une segmentation par paire d'aéroports est justifiée pour la plupart des liaisons sur lesquelles les activités se chevauchent est pertinente pour l'opération, à l'exception de:
 - Düsseldorf: l'aéroport de Düsseldorf (DUS) et l'aéroport de Cologne (CGN) relèvent du même marché,
 - Milan: l'aéroport de Milan-Linate (MLN) et l'aéroport de Milan-Malpensa (MXP) relèvent du même marché,
 - Rome: l'aéroport de Fiumicino (FCO) et l'aéroport de Ciampino (CIA) relèvent du même marché, et
 - New York: l'aéroport John F. Kennedy International (JFK) et l'aéroport Newark Liberty International (EWR) relèvent du même marché,
 - la possibilité d'une segmentation entre les vols directs et indirects pour les liaisons long-courriers peut être laissée ouverte, compte tenu du fait que les vols directs sont en concurrence plus étroite avec d'autres vols directs qu'avec les vols indirects; en revanche, les vols directs et indirects ne font pas partie du même marché pour les liaisons court-courriers concernées, sauf circonstances particulières, principalement lorsque la part des vols indirects sur le marché global est importante, à savoir d'au moins 10 % des passagers,

^(¹) JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

- il n'est pas nécessaire de distinguer les marchés des vols charter et des vols réguliers pour la plupart des liaisons sur lesquelles les activités se chevauchent,
 - les services de transport aérien et de transport ferroviaire de passagers ne devraient généralement pas être considérés comme relevant du même marché lorsque la liaison ferroviaire dure plus de 4 heures environ;
- a) la fourniture de trafic d'apport défini selon l'approche «point d'origine – point de destination»;
 - b) le marché des services d'infrastructures aéroportuaires fournis aux compagnies aériennes dans le cadre de l'approche «aéroport par aéroport»;
 - c) la fourniture de services de transport aérien de fret;
 - d) la fourniture de services de maintenance, de révision et de réparation («MRR») d'aéronefs;
 - e) la fourniture de services d'assistance en escale;
 - f) la fourniture de services de manutention du fret;
 - g) la fourniture de services de formation au pilotage;
 - i) la fourniture de services de distribution de billets d'avion.

Appréciation sous l'angle de la concurrence

4. Le comité consultatif (7 États membres) partage l'appréciation de la Commission selon laquelle l'opération notifiée est susceptible d'entraver de manière significative l'exercice d'une concurrence effective, principalement du fait de la création ou du renforcement d'une position dominante sur les marchés en cause suivants. À savoir:
 - a) 18 liaisons court-courriers actuelles/futures, dont 10 liaisons directes-directes sur lesquelles les activités se chevauchent [Milan – Bruxelles, Milan – Düsseldorf, Milan – Francfort, Milan – Hambourg (saison d'été IATA), Milan – Vienne, Rome – Francfort, Rome – Munich, Rome – Zurich, Rome – Hambourg, Rome – Bruxelles]; et 8 liaisons directes-indirectes: Bari – Munich, Naples – Francfort, Brindisi – Düsseldorf (saison d'été IATA), Bari – Francfort (saison d'hiver IATA), Bari – Hambourg (saison d'été IATA), Naples – Düsseldorf (saison d'hiver IATA), Naples – Hambourg (saison d'été IATA), Cagliari – Munich (saison d'été IATA); et
 - b) 3 liaisons long-courriers actuelles sur lesquelles les activités se chevauchent: Rome – Washington, Rome – San Francisco et Rome – Toronto (saison d'été IATA).
5. Le comité consultatif (7 États membres) partage l'appréciation de la Commission selon laquelle l'opération notifiée est susceptible d'entraver de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché des services d'infrastructures aéroportuaires du fait de la création ou du renforcement d'une position dominante à l'aéroport de Milan-Linate.
6. Enfin, en ce qui concerne les autres marchés examinés à la section 12 du projet de décision (à savoir le transport aérien de passagers sur d'autres liaisons court-courriers et long-courriers sur lesquelles les activités se chevauchent, les services d'infrastructures aéroportuaires dans d'autres aéroports, le transport aérien de fret, les opérations de MRR, l'assistance en escale, la manutention du fret, la formation au pilotage, les services de distribution de billets d'avion et le trafic d'apport), le comité consultatif (7 États membres) partage l'appréciation de la Commission selon laquelle l'opération notifiée n'entrave pas de manière significative l'exercice d'une concurrence effective.

Engagements

7. Le comité consultatif (7 États membres) partage la conclusion de la Commission selon laquelle les engagements définitifs, tels qu'ils ont été proposés par les parties notifiantes le 18 juin 2024, sont appropriés et suffisants pour éliminer entièrement l'entrave significative à l'exercice d'une concurrence effective en ce qui concerne le transport aérien régulier de passagers sur les liaisons court-courriers, visée à la section 9 du projet de décision.
8. Le comité consultatif (7 États membres) partage la conclusion de la Commission selon laquelle les engagements définitifs sont appropriés et suffisants pour éliminer entièrement l'entrave significative à l'exercice d'une concurrence effective en ce qui concerne le transport aérien régulier de passagers sur les liaisons long-courriers, visée à la section 10 du projet de décision.

9. Le comité consultatif (7 États membres) partage la conclusion de la Commission selon laquelle les engagements définitifs sont appropriés et suffisants pour éliminer entièrement l'entrave significative à l'exercice d'une concurrence effective en ce qui concerne l'accès aux services d'infrastructures aéroportuaires à l'aéroport de Milan-Linate, visée à la section 11 du projet de décision.
10. Le comité consultatif (7 États membres) convient avec la Commission que, sous réserve du plein respect des engagements définitifs, l'opération notifiée n'est pas de nature à entraver de manière significative l'exercice d'une concurrence effective dans le marché intérieur ou une partie substantielle de celui-ci.

Compatibilité avec le marché intérieur et l'accord sur l'Espace économique européen

11. Le comité consultatif (7 États membres) convient avec la Commission qu'il y a donc lieu de déclarer la concentration notifiée compatible avec le marché intérieur et l'accord sur l'Espace économique européen^(*) conformément à l'article 2, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations ainsi qu'à l'article 57 de l'accord sur l'Espace économique européen.

^(*) JO L 1 du 3.1.1994, p. 3.