



### Sommaire

#### II *Communications*

COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

##### **Commission européenne**

2014/C 137/01	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire M.7200 — Lenovo/IBM x86 server business) <sup>(1)</sup> .....	1
---------------	--	---

#### IV *Informations*

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

##### **Commission européenne**

2014/C 137/02	Taux de change de l'euro .....	2
2014/C 137/03	Avis du comité consultatif en matière de concentrations rendu lors de sa réunion du 18 janvier 2013 sur un projet de décision relatif à l'affaire COMP/M.6570 — UPS/TNT Express — Rapporteur: Autriche .....	3
2014/C 137/04	Rapport final du conseiller-auditeur — UPS/TNT Express (COMP/M.6570) .....	4
2014/C 137/05	Résumé de la Décision de la Commission du 30 janvier 2013 déclarant une concentration incompatible avec le marché intérieur et avec le fonctionnement de l'accord EEE (Affaire COMP/M.6570 — UPS/TNT Express) [notifiée sous le numéro C(2013) 431 final] <sup>(1)</sup> .....	8

2014/C 137/06	Communication de la Commission relative à la quantité non demandée à ajouter à la quantité fixée pour la sous-période du 1 <sup>er</sup> juillet au 30 septembre 2014 dans le cadre de certains contingents ouverts par l'Union pour des produits dans les secteurs de la viande de volaille, des œufs et des ovalbumines .....	18
---------------	---	----

#### INFORMATIONS PROVENANT DES ÉTATS MEMBRES

2014/C 137/07	Publication, conformément à l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, des décisions prises par les États membres de délivrer, de suspendre ou de retirer des licences d'exploitation (refonte) <sup>(1)</sup> ...	19
---------------	--	----

---

#### V Avis

#### PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN OEUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

##### **Commission européenne**

2014/C 137/08	Notification préalable d'une concentration (Affaire M.7233 — Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni) <sup>(1)</sup> .....	42
---------------	---	----

---

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

## II

*(Communications)*COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET  
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

## COMMISSION EUROPÉENNE

**Non-opposition à une concentration notifiée****(Affaire M.7200 — Lenovo/IBM x86 server business)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2014/C 137/01)

Le 29 avril 2014, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché intérieur. Cette décision se fonde sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil<sup>(1)</sup>. Le texte intégral de la décision n'est disponible qu'en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il pourrait contenir. Il pourra être consulté:

- dans la section consacrée aux concentrations, sur le site internet de la DG Concurrence de la Commission (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ce site permet de rechercher des décisions concernant des opérations de concentration à partir du nom de l'entreprise, du numéro de l'affaire, de la date ou du secteur d'activité,
- sur le site internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm>), qui offre un accès en ligne au droit de l'Union, sous le numéro de document 32014M7200.

---

<sup>(1)</sup> JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

## IV

(Informations)

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET  
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

## COMMISSION EUROPÉENNE

Taux de change de l'euro <sup>(1)</sup>

6 mai 2014

(2014/C 137/02)

1 euro =

	Monnaie	Taux de change		Monnaie	Taux de change
USD	dollar des États-Unis	1,3945	CAD	dollar canadien	1,5232
JPY	yen japonais	141,89	HKD	dollar de Hong Kong	10,8103
DKK	couronne danoise	7,4641	NZD	dollar néo-zélandais	1,5909
GBP	livre sterling	0,82115	SGD	dollar de Singapour	1,7387
SEK	couronne suédoise	9,0666	KRW	won sud-coréen	1 431,82
CHF	franc suisse	1,2169	ZAR	rand sud-africain	14,6440
ISK	couronne islandaise		CNY	yuan ren-min-bi chinois	8,6829
NOK	couronne norvégienne	8,2420	HRK	kuna croate	7,5863
BGN	lev bulgare	1,9558	IDR	rupiah indonésienne	16 059,02
CZK	couronne tchèque	27,438	MYR	ringgit malais	4,5377
HUF	forint hongrois	307,03	PHP	peso philippin	61,729
LTL	litas lituanien	3,4528	RUB	rouble russe	49,4230
PLN	zloty polonais	4,2019	THB	baht thaïlandais	45,094
RON	leu roumain	4,4420	BRL	real brésilien	3,1202
TRY	livre turque	2,9183	MXN	peso mexicain	18,1675
AUD	dollar australien	1,4932	INR	roupie indienne	83,8060

<sup>(1)</sup> Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

**Avis du comité consultatif en matière de concentrations rendu lors de sa réunion du 18 janvier 2013 sur un projet de décision relatif à l'affaire COMP/M.6570 — UPS/TNT Express**

**Rapporteur: Autriche**

(2014/C 137/03)

1. Le comité consultatif partage l'avis de la Commission selon lequel l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b) du règlement n° 139/2004 du Conseil (ci-après dénommé «règlement sur les concentrations»).
2. Le comité consultatif partage l'avis de la Commission selon lequel l'opération notifiée a une dimension européenne au sens de l'article 1<sup>er</sup> du règlement sur les concentrations.
3. Le comité consultatif approuve les définitions des marchés de produits et géographiques pertinents telles que présentées par la Commission dans le projet de décision.
4. En particulier, le comité consultatif partage l'avis de la Commission selon lequel il existe un marché séparé des services (internationaux) intra-EEE express qui est de dimension nationale.
5. Le comité consultatif partage l'évaluation de la Commission selon laquelle la concentration notifiée n'entraînerait pas de manière significative une concurrence effective sur les marchés concernés dans les domaines: 1) du fret aérien; 2) des services transitaires de fret; 3) de la logistique contractuelle.
6. Le comité consultatif partage l'évaluation de la Commission selon laquelle la concentration notifiée, telle qu'initialement présentée par la partie notifiante, engendrerait probablement des effets horizontaux non coordonnés qui entraveraient de manière significative une concurrence effective sur le marché des services express intra-EEE, au sein des pays suivants:
  - Bulgarie,
  - République tchèque,
  - Danemark,
  - Estonie,
  - Lettonie,
  - Lituanie,
  - Hongrie,
  - Malte,
  - Pays-Bas,
  - Pologne,
  - Roumanie,
  - Slovénie,
  - Slovaquie,
  - Finlande,
  - Suède.
7. Le comité consultatif partage l'analyse de la Commission relative aux gains d'efficacité, en particulier en ce qui concerne la mesure dans laquelle ils compensent en partie les augmentations de prix estimées, et la conclusion selon laquelle ils ne sont pas de nature à neutraliser l'entrave significative à une concurrence significative que causerait la transaction notifiée sur les marchés identifiés au point précédent.
8. Le comité consultatif partage l'avis de la Commission selon lequel, au regard du nombre extrêmement limité d'acquéreurs potentiellement appropriés pour quelque activité cédée que ce soit, une solution de type «acquéreur initial» ou «règlement préalable» était nécessaire.
9. Le comité consultatif partage l'avis de la Commission selon lequel les engagements proposés par la partie notifiante le 29 novembre 2012, tels que modifiés le 16 décembre 2012 et le 3 janvier 2013, ne règlent pas les problèmes de concurrence identifiés par la Commission et n'élimineront pas l'entrave significative à une concurrence effective que causerait la transaction notifiée.
10. Le comité consultatif partage l'avis de la Commission selon lequel la transaction notifiée doit, en conséquence, être déclarée incompatible avec le marché intérieur et le fonctionnement de l'accord EEE, sur le fondement de l'article 2, paragraphe 3, et de l'article 8, paragraphe 3, du règlement sur les concentrations ainsi que de l'article 57 de l'accord EEE.

**Rapport final du conseiller-auditeur <sup>(1)</sup>****UPS/TNT Express****(COMP/M.6570)**

(2014/C 137/04)

**I. CONTEXTE**

1. Le 15 juin 2012, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil<sup>(2)</sup>, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise UPS acquiert, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), dudit règlement, le contrôle exclusif de l'entreprise TNT par offre publique d'achat relevant du droit néerlandais. UPS et TNT sont dénommées ci-après les «parties». Le 20 juillet 2012, la Commission a ouvert la procédure conformément à l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations.

**II. PROCÉDURE ÉCRITE****Communication des griefs**

2. Une communication des griefs a été adressée à UPS le 19 octobre 2012, lui laissant dix jours ouvrables pour présenter une réponse écrite. Dans cette communication des griefs, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que la concentration notifiée allait poser, dans 29 États membres de l'Espace économique européen (EEE), des problèmes de concurrence sur les marchés des services de livraison express de petits colis dans l'EEE.

**Accès au dossier**

3. UPS a obtenu l'accès au dossier sur CD-ROM les 22, 26 et 29 octobre 2012, le 28 novembre 2012 ainsi que les 13 et 21 décembre 2012 et le 17 janvier 2013. En outre, deux salles d'information ont été mises en place en l'espèce. Dans la première, ouverte les 26 et 29 octobre 2012, trois conseillers externes d'UPS ont pu accéder à une sélection d'extraits de présentations internes et de réponses à des demandes de renseignements de FedEx, avec l'accord de ce dernier. Dans la seconde, mise à disposition le 26 octobre 2012, les conseillers économiques d'UPS ont eu accès à des informations relatives aux appels d'offres.

4. Le 25 octobre 2012, UPS a demandé un accès complémentaire au dossier. La DG Concurrence a en partie accédé à sa demande, fournissant des versions moins expurgées des documents et permettant à ses conseillers externes de consulter les documents dans une salle d'information, et l'a en partie rejetée. Peu après, UPS m'a saisi du dossier, demandant un accès complémentaire aux présentations internes de FedEx détaillant les plans d'expansion de l'entreprise en Europe, dont des extraits avaient pu être consultés par les conseillers externes d'UPS dans la salle d'information. Vu le rôle essentiel joué dans l'enquête par FedEx, qui avait agi pratiquement comme un «*plaignant*» et le «*principal témoin à charge*» concernant l'opération envisagée, UPS affirmait avoir le «*droit sans réserve*» d'examiner l'ensemble des documents non expurgés soumis par FedEx. Selon UPS, l'accès à ces documents lui permettrait de comprendre les objections formulées par FedEx à l'encontre de l'opération envisagée et d'évaluer la crédibilité des éléments apportés par FedEx sur la base d'autres éléments de preuve figurant dans le dossier et d'autres données publiques.

5. J'ai rejeté la demande d'UPS pour les raisons exposées ci-dessous. Premièrement, UPS n'a pas le «*droit sans réserve*» de consulter l'ensemble des documents de FedEx figurant dans le dossier de la Commission dans une version non expurgée, quel que soit le rôle spécifique éventuel joué par FedEx dans cette procédure. Les règles et normes d'accès au dossier ne varient pas en fonction de la position adoptée par une partie qui fournit des renseignements dans une procédure. Deuxièmement, UPS a obtenu le plein accès, soit sur CD-ROM, soit en salle d'information, aux éléments à charge sur lesquels se base la Commission dans sa communication des griefs. Troisièmement, il est apparu que les informations expurgées contenaient des secrets d'affaires très sensibles et qu'UPS n'avait pas démontré que l'accès à ces informations était «*indispensable*» à l'exercice des droits de la défense aux termes de l'article 8, paragraphe 4, de la décision 2011/695/UE. Enfin, contrairement à ce qu'affirmait UPS, je n'ai pas constaté que le contenu des documents expurgés soumis par FedEx était contradictoire avec les conclusions tirées par la Commission dans la communication des griefs en ce qui concerne les plans d'expansion de FedEx.

<sup>(1)</sup> Conformément aux articles 16 et 17 de la décision 2011/695/UE du président de la Commission européenne du 13 octobre 2011 relative à la fonction et au mandat du conseiller-auditeur dans certaines procédures de concurrence (JO L 275 du 20.10.2011, p. 29).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (JO L 24 du 29.1.2004, p. 1) (ci-après dénommé «règlement sur les concentrations»).

6. Toutefois, étant donné que le dossier de la Commission ne contenait aucune description des présentations internes non accessibles, j'ai demandé à FedEx de justifier ses demandes de confidentialité et de fournir des résumés des informations expurgées, afin de mieux permettre à UPS d'exercer pleinement les droits de la défense.

7. UPS a également demandé la divulgation complète d'autres documents de FedEx. Toutefois, puisque la partie notificante a reçu certaines versions moins expurgées de la DG Concurrence pendant que son dossier était en cours d'examen par mes services, j'ai estimé qu'il avait été satisfait à cette demande. En ce qui concerne d'autres documents, j'ai soulevé le problème auprès de la DG Concurrence, en vertu de l'article 3, paragraphe 7, de la décision 2011/695/UE, étant donné qu'UPS ne l'avait pas fait.

### Tiers

8. Trois concurrents des parties à la concentration, à savoir DHL, FedEx et GeoPost, ainsi qu'un aéroport, Liège Airport, ont justifié d'un «*intérêt suffisant*» au sens de l'article 18, paragraphe 4, du règlement sur les concentrations et ont donc eu la possibilité d'être entendus par écrit et oralement.

#### *Meilleure information*

9. DHL et FedEx se sont plaintes du fait que la version modifiée de la communication des griefs qu'ils avaient reçue était tellement expurgée qu'elles n'ont pas totalement compris la nature ni l'objet de la procédure de concentration. DHL en particulier a demandé la divulgation des sections de la communication des griefs consacrées à l'analyse des gains d'efficacité, de la concentration des prix et des données relatives aux appels d'offres.

10. La DG Concurrence a rejeté ces plaintes, affirmant que les informations des tiers sont laissées à sa discrétion dès lors que l'obligation légale minimale est respectée.

#### *Accès à la réponse à la communication des griefs*

11. Pour se préparer à l'audition, FedEx a demandé l'accès à une version non confidentielle de la réponse d'UPS à la communication des griefs, s'attendant à ce qu'une partie des observations de cette dernière portent sur sa position particulière dans cette procédure.

12. J'ai rejeté cette demande, soulignant que ni le droit applicable ni les bonnes pratiques de la Commission ne permettent à des tiers d'obtenir la réponse de la partie notificante à la communication des griefs. La Commission dispose en outre de tous les moyens d'enquête et autres nécessaires pour évaluer la force probante des informations qu'elle reçoit. L'audition n'est donc ni le seul forum, ni nécessairement le forum le plus adapté pour évaluer la crédibilité de tiers. Par ailleurs, étant donné qu'UPS a soulevé la question de sa crédibilité dans la présentation qu'elle a faite lors de l'audition, FedEx a été informée des arguments les plus importants et a eu la possibilité d'y réagir.

### III. PROCÉDURE ORALE

13. La partie notificante a demandé une audition, qui s'est tenue le 12 novembre 2012. Trois sessions à huis-clos ont eu lieu lors de cette audition. Deux d'entre elles ont consisté en la présentation d'UPS sur l'efficacité et l'analyse de la concentration des prix, et la troisième en la présentation de FedEx relative à l'ampleur et à la couverture de ses activités en Europe. Pour la partie notificante, les participants étaient les mêmes que les conseillers externes qui avaient consulté les documents en salle d'information les 26 et 29 octobre.

14. UPS a également demandé une session à huis-clos pour une présentation sur l'hypothèse d'une atteinte à la concurrence, durant laquelle un représentant de TNT aborderait le comportement des consommateurs sur la base d'études de cas par pays. J'ai rejeté cette demande, considérant qu'il n'était pas nécessaire, pour respecter le droit d'UPS d'être entendue oralement, que le représentant de TNT mentionne des informations confidentielles. En outre, j'ai estimé que la présence de concurrents pendant la présentation de TNT serait bénéfique pour clarifier les éléments pertinents, puisqu'ils ont également des clients et peuvent exprimer leur avis sur leur comportement. Cela a été le cas. En effet, au cours de l'audition, DHL a pris position sur certaines questions relatives à la demande.

#### IV. PROCÉDURE APRÈS L'AUDITION

##### Mesures correctives

15. En novembre 2012, la partie notifiante a proposé un premier ensemble de mesures correctives, que la Commission a jugées insuffisantes pour résoudre les problèmes de concurrence soulevés par la concentration. UPS a ensuite proposé deux ensembles de mesures correctives révisées en décembre 2012 et en janvier 2013, consistant en la cession d'actifs dans plusieurs États membres où des problèmes de concurrence avaient été recensés. La Commission a continué de trouver ces mesures correctives insuffisantes, notamment parce que l'acquéreur proposé ne remplissait pas les conditions requises pour être considéré comme un acquéreur approprié et comme un futur concurrent viable dans l'EEE.

##### Exposé des faits

16. Le 21 décembre 2012, la Commission a adressé à UPS un exposé des faits, l'informant de l'existence d'éléments de preuve supplémentaires étayant ses constatations quant à la position concurrentielle de FedEx dans 14 États membres. UPS disposait de deux jours ouvrables pour présenter des observations écrites. Dans ses observations écrites, UPS a déploré que l'exposé des faits ait été envoyé alors qu'il ne lui était plus possible de modifier les mesures correctives proposées. Elle a également réitéré sa demande d'accès aux documents internes de FedEx, demande que la DG Concurrence a une nouvelle fois rejetée. Enfin, elle a réclamé les comptes rendus des réunions tenues entre la Commission et FedEx, qui lui ont été communiqués.

17. UPS n'ayant évoqué devant moi, conformément à l'article 3, paragraphe 7, de la décision 2011/695/UE, aucune de ces demandes, je n'ai pas eu à intervenir concernant ces questions. Pour ce qui est, toutefois, de l'argument ayant trait à la date d'envoi de l'exposé des faits, je ne pense pas que ses droits de la défense aient été enfreints. Selon moi, UPS a eu suffisamment de temps pour modifier les mesures correctives, ainsi que le confirme le fait qu'elle a communiqué des mesures correctives révisées un jour avant la présentation de ses observations écrites. Plus important encore, l'exposé des faits n'a nullement modifié la portée ou la teneur de l'appréciation de la Commission sous l'angle de la concurrence, ce dont UPS a été informée lors de réunions tenues à la suite de l'audition. En conséquence, l'exposé des faits n'a pas apporté d'éléments neufs dont UPS n'aurait pas pu tenir compte plus tôt aux fins de l'élaboration d'un ensemble de mesures correctives révisées. En ce qui concerne l'accès aux documents internes de FedEx, je renvoie aux observations que j'ai formulées plus haut (point 5).

18. Le 21 janvier 2013, UPS m'a demandé de réexaminer les décisions de la DG Concurrence de lui refuser l'accès aux documents internes de FedEx, et plus particulièrement aux plans d'expansion de celle-ci, et d'inclure dans le présent rapport final les lacunes présumées concernant l'étendue et la date de l'accès au dossier. Cet examen ne m'a pas permis de constater une violation des droits d'UPS pour ce qui est de l'accès au dossier. En ce qui concerne, premièrement, l'étendue de cet accès, UPS a eu la possibilité de prendre connaissance de l'ensemble des éléments probants à charge, y compris des informations confidentielles, relatifs aux plans d'expansion de FedEx sur lesquels reposaient la communication des griefs et l'exposé des faits. Cet accès n'a pas été limité aux 15 pays pour lesquels il existait des craintes quant à une entrave significative à une concurrence effective: en effet, UPS a pu consulter des résumés ayant trait à l'ensemble des États de l'EEE visés par ces plans. UPS a également eu accès à toutes les autres déclarations de FedEx, à l'exception des informations confidentielles figurant dans celles-ci. En outre, en ce qui concerne les informations confidentielles de FedEx, UPS a reçu des explications concernant les parties expurgées, ainsi que des descriptions ou des résumés des parties auxquelles elle n'avait pas accès. J'estime par conséquent que les règles en matière d'accès au dossier ont été respectées. En ce qui concerne, deuxièmement, la date d'accès au dossier, UPS n'a pas étayé ses arguments de façon suffisante, ne me permettant pas de prendre position.

19. Dans sa demande, UPS semble supposer que la Commission n'a retiré les objections formulées dans sa communication des griefs en ce qui concerne certains États membres qu'après avoir réexaminé les plans d'expansion de FedEx à la lumière des documents internes communiqués préalablement à ladite communication et des nouveaux renseignements fournis par la suite. Cette allégation n'est pas correcte au vu des renseignements que m'a communiqués la DG Concurrence. La Commission a modifié ses objections eu égard aux nouvelles informations données par FedEx et, ce qui est tout aussi important, après avoir de nouveau analysé la concentration des prix et apprécié les gains d'efficacité, ce qui n'a été en grande partie possible qu'après qu'UPS eut communiqué de plus amples renseignements à la DG Concurrence.

**V. PROJET DE DÉCISION DE LA COMMISSION**

20. Selon moi, le projet de décision ne retient que les griefs au sujet desquels les parties ont eu l'occasion de faire connaître leur point de vue.

**VI. CONCLUSIONS**

21. De manière générale, je conclus que tous les participants à la procédure ont été en mesure d'exercer effectivement leurs droits procéduraux dans cette affaire.

Michael ALBERS

---

**Résumé de la Décision de la Commission**  
**du 30 janvier 2013**  
**déclarant une concentration incompatible avec le marché intérieur et avec le fonctionnement**  
**de l'accord EEE**

**(Affaire COMP/M.6570 — UPS/TNT Express)**

[notifiée sous le numéro C(2013) 431 final]

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

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

(2014/C 137/05)

Le 30 janvier 2013, la Commission a adopté une décision dans une affaire de concentration en vertu du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises<sup>(1)</sup> (ci-après le «règlement sur les concentrations»), et notamment de son article 8, paragraphe 3. Une version non confidentielle du texte intégral de la décision dans la langue faisant foi se trouve sur le site web de la direction générale de la concurrence, à l'adresse suivante: [http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html)

### I. LES PARTIES

1. United Parcel Service Inc. («**UPS**» — États-Unis) est un des principaux fournisseurs mondiaux de logistique, présent principalement dans les secteurs de la livraison de petits colis, du transport de marchandises et des services contractuels de logistique. La plateforme d'UPS pour l'Union européenne est située à Cologne, en Allemagne.

2. TNT Express N.V. («**TNT**» — Pays-Bas) est présente dans les secteurs de la livraison de petits colis et du transport de marchandises. La plateforme centrale du réseau européen de TNT se trouve à Liège, en Belgique.

### II. L'OPÉRATION ET LA DIMENSION EUROPÉENNE

3. Le 15 juin 2012, la Commission européenne a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement sur les concentrations, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise UPS avait l'intention d'acquérir, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle exclusif de l'ensemble de l'entreprise TNT par offre publique d'achat selon le droit néerlandais<sup>(2)</sup> (ci-après la «concentration»). UPS et TNT sont dénommées ci-après les «parties».

4. L'opération était de dimension européenne, au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations.

### III. LA PROCÉDURE

5. Après la première phase du test de marché, la Commission a conclu que la concentration soulevait des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché intérieur et l'accord EEE. Par conséquent, le 20 juillet 2012, elle a ouvert la seconde phase de la procédure, conformément à l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations.

6. Une communication des griefs a été envoyée aux parties le 19 octobre 2012. Celles-ci ont eu la possibilité de présenter leur point de vue par écrit et lors d'une audition qui a eu lieu le 12 novembre 2012.

7. Le 29 novembre 2012, la partie notifiante a présenté des engagements sur le fondement de l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations. De nouveaux engagements ont ensuite été présentés le 16 décembre 2012 et le 3 janvier 2013.

8. Un exposé des faits a été envoyé à UPS le 21 décembre 2012. UPS a présenté ses observations écrites concernant l'exposé des faits le 4 janvier 2013.

9. Le 30 janvier 2013, la Commission a adopté, en vertu 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 (ci-après la «décision»).

<sup>(1)</sup> JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

<sup>(2)</sup> Publication au JO C 186 du 26.6.2012, p. 9.

#### IV. APPRÉCIATION SOUS L'ANGLE DE LA CONCURRENCE

##### 1. Description du secteur des petits colis

10. Le secteur de la livraison des petits colis présente au moins deux grandes caractéristiques:

a) il permet de réaliser d'importantes économies d'échelle/de densité étant donné qu'il s'agit d'une **industrie en réseau**. Les frais d'enlèvement et de livraison constituent une part considérable des coûts directs pour un prestataire de services de livraison de colis. En outre, la couverture *tant* à l'origine *qu'à* la destination est importante;

b) il propose des **produits hautement différenciés**, étant donné que les prestataires sont en mesure de différencier le service fourni selon un grand nombre de paramètres:

i) la rapidité de la livraison (depuis la livraison express tôt le lendemain matin jusqu'à la livraison standard dans un délai de deux jours ou plus); ii) la couverture géographique (depuis la livraison nationale jusqu'à la livraison internationale extra-EEE); iii) la qualité du service (fiabilité, sécurité, enlèvement tardif, suivi et pistage complet, etc.).

11. Il existe plusieurs **opérateurs différents présents dans le secteur**: transporteurs intégraux (ou intégrateurs), opérateurs postaux nationaux et locaux, réseaux partenaires et expéditeurs, chacun disposant d'un modèle de fonctionnement basé sur la structure et le type de son réseau. La principale caractéristique d'un intégrateur est qu'il exerce un contrôle opérationnel total sur la logistique de la livraison du colis, depuis l'origine jusqu'à la destination, y compris dans le cas du transport aérien. Il existe quatre intégrateurs dans l'Espace économique européen (ci-après l'«EEE»): UPS, TNT, DHL et FedEx.

12. Les opérateurs postaux nationaux possèdent de vastes réseaux nationaux au sol et sont parfois aussi présents au niveau international. Le Royal Mail (Royaume-Uni), grâce à sa filiale GLS, La Poste (France), grâce à sa filiale DPD, ainsi que PostNL (Pays-Bas) et Österreichische Post (Autriche) rentrent notamment dans la catégorie des opérateurs de réseaux internationaux. La Poste, en particulier en France et en Espagne, propose des livraisons express internationales intra-EEE vers de nombreux pays de l'EEE, tout comme le Royal Mail au Royaume-Uni. Ces opérateurs ne possèdent toutefois pas leur propre réseau de flotte aérienne et les services de livraison express internationale intra-EEE qu'ils proposent sont basés sur le transport routier pour les pays voisins et sur le transport aérien assuré par des vols commerciaux (capacité en soute) ou des intégrateurs.

13. Les prestataires de services de livraison nationale de petits colis exercent leurs activités principalement sur le marché national des petits colis. Des entreprises telles que Bartolini en Italie, Yodl au Royaume-Uni, Siodemka en Pologne ou Speedex en Grèce ont une empreinte plutôt nationale et ne sont concurrentes des parties qu'à ce niveau. Les réseaux de partenaires (comme Eurodis, NetExpress et EuroExpress) sont pour ainsi dire absents des marchés de la livraison express internationale intra-EEE. Les expéditeurs (par exemple, Kuehne + Nagel, DB Schenker, DSV, Geodis) se concentrent sur les envois lourds mais distribuent aussi parfois de petits colis, surtout pour les clients qui utilisent leur réseau pour l'envoi de marchandises. Sur le marché de la livraison express internationale intra-EEE, ils revendent essentiellement les services des intégrateurs.

##### 2. Définition du marché

14. Conformément à sa pratique décisionnelle<sup>(1)</sup>, la Commission définit les marchés de produits en cause pour les services de livraison de petits colis<sup>(2)</sup> sur la base des délais de livraison (à savoir en distinguant les services de livraison express — on entend généralement par là les services avec engagement de livraison le jour suivant — et les services de livraison standard/remise différée) et selon que l'enlèvement et la livraison s'effectuent dans un même pays, dans deux pays de l'EEE ou dans un pays de l'EEE et un pays tiers (c'est-à-dire en distinguant les services nationaux, internationaux intra-EEE et internationaux extra-EEE).

15. En ce qui concerne la dimension géographique, la Commission a défini des marchés nationaux tant pour les services nationaux que pour les services internationaux.

16. Elle a conclu aux fins de la décision qu'il existe un marché de produits distinct pour les services de livraison express internationale intra-EEE de petits colis. Ce marché revêt une dimension nationale.

<sup>(1)</sup> Affaire COMP/M.3971, *Deutsche Post/Exel*, points 8 à 24.

<sup>(2)</sup> La Commission définit un marché de produits distinct pour les services de livraison de petits colis pour lesquels 31,5 kilogrammes semble être un seuil adéquat pour faire la distinction entre les petits colis et le fret.

### 3. Services de livraison express internationale intra-EEE de petits colis

#### i) Pression concurrentielle exercée sur les parties: les non-intégrateurs

17. La livraison express internationale intra-EEE est une industrie en réseau qui exige que les opérateurs soient présents dans tous les pays. Cette présence obligatoire entraîne à son tour des investissements dans les infrastructures sur toute la chaîne de valeur (enlèvement, tri, service régulier, plates-formes, réseau aérien, livraison). Bien qu'il soit possible d'externaliser certaines parties de la chaîne de valeur vers des tiers, l'externalisation réduit le contrôle sur la chaîne de valeur, l'efficacité opérationnelle et, en fin de compte, la qualité des services fournis.

18. L'externalisation du transport aérien en est un bon exemple. Selon les estimations d'UPS, le coût du transport aérien représente une part significative des coûts directs lors des livraisons internationales. Pour réduire ces coûts au minimum, un facteur déterminant est le taux de remplissage des avions, d'où la nécessité d'adapter la capacité, les horaires et les itinéraires aux volumes. Les non-intégrateurs qui externalisent les services de transport aérien ne sont pas en mesure de contrôler les itinéraires, les fréquences, les horaires et la capacité des avions utilisés. Ils ont donc moins de possibilités d'optimiser leur structure de coûts et ils risquent davantage de ne pas pouvoir respecter les délais de livraison fixés, ce qui constitue un inconvénient majeur par rapport aux intégrateurs.

19. Sur la base du test de marché, il s'est avéré que les non-intégrateurs sont des concurrents plus faibles au regard de plusieurs paramètres clés de la concurrence:

i) la couverture (nombre de pays, de codes postaux, d'adresses commerciales desservis), étant donné que leur couverture est inférieure à celle proposée par les parties; ii) le réseau aérien, étant donné que les non-intégrateurs ne desservent pas les clients ayant des besoins importants en matière de services de livraison express internationale intra-EEE nécessitant un transport aérien (segment longue distance); iii) les services à taux majoré, c'est-à-dire les services de livraison express le lendemain matin.

20. Ces faiblesses sont également partagées par les deux opérateurs au sol, La Poste et le Royal Mail, qui disposent d'un vaste réseau dans l'EEE mais qui ne sont pas de véritables concurrents des parties sur le marché de la livraison express internationale intra-EEE. Cette situation a été amplement confirmée par l'analyse faite par la Commission des données relatives aux appels d'offres communiquées par UPS, TNT, DHL et FedEx.

21. Pour les raisons exposées ci-dessus, la Commission a conclu que les acteurs non intégrés ne sont pas en mesure d'exercer une pression concurrentielle suffisante sur les intégrateurs.

#### ii) Pression concurrentielle exercée sur les parties: FedEx et DHL

22. Les parties ont fait valoir qu'outre DHL, leader actuel du marché des intégrateurs, FedEx était aussi un véritable concurrent. L'enquête approfondie a toutefois confirmé que FedEx est aujourd'hui un concurrent plus faible pour les raisons suivantes:

a) en termes de parts de marché, FedEx est le plus faible des quatre intégrateurs dans la plupart des pays de l'EEE. Sa part de marché ne dépasse pas [5-10] % dans 14 des 15 pays de l'EEE où la Commission a constaté une entrave significative à l'exercice d'une concurrence effective et, après l'opération, FedEx aurait été l'intégrateur doté de la plus petite part de marché dans les 29 pays de l'EEE;

b) sa couverture est inférieure à celle des autres intégrateurs. Mesurée en termes d'adresses d'affaires desservies, cela vaut pour tous les services de livraison express (en fin de journée, avant midi et avant 10 h du matin);

c) son réseau est moins développé en Europe par rapport à celui des autres intégrateurs (en termes de nombre de points d'enlèvement, de points de vol, de types d'avions, etc.);

d) ses coûts d'enlèvement et de livraison en Europe sont actuellement beaucoup plus élevés que ceux d'UPS et de TNT.

23. La Commission a conclu que FedEx exerce une faible pression concurrentielle sur les parties sur le marché des services de livraison express internationale intra-EEE. Cet avis était partagé par les clients ainsi que par d'autres concurrents. Les activités commerciales essentielles de FedEx concernent les livraisons extra-EEE, ce qu'a confirmé également l'analyse par la Commission des bases de données internes d'UPS et de FedEx.

24. Dans son appréciation sous l'angle de la concurrence, la Commission a également tenu compte du projet actuel d'expansion organique de FedEx, qui vise à renforcer son infrastructure de réseau et à accroître sa densité et sa couverture, ainsi que de son expansion nationale globale. Il s'est avéré que, selon l'État de l'EEE pris en considération, le projet d'expansion organique semblait effectivement susceptible d'aider FedEx à attirer des volumes supplémentaires pour combler la capacité grandissante du réseau et favoriser ainsi indirectement sa compétitivité sur le marché international intra-EEE. La Commission a néanmoins conclu que, dans un avenir proche, FedEx accuserait encore un retard par rapport aux parties et à DHL en termes de position sur le marché.

25. En ce qui concerne DHL, les résultats du test de marché ont confirmé que l'entreprise est un acteur puissant et crédible ainsi qu'un concurrent proche d'UPS et de TNT. Après l'opération, les clients seraient donc face à deux intégrateurs très puissants: DHL et l'entité issue de la concentration.

iii) *Théorie du préjudice, proximité de la concurrence et barrières à l'entrée*

26. La Commission a évalué les effets de l'opération sur les différents marchés nationaux. La concentration aurait en effet provoqué une hausse significative du niveau de concentration sur le marché, elle aurait permis aux parties de disposer d'une part de marché cumulée importante dans de nombreux États de l'EEE et elle aurait fait passer le nombre de concurrents de quatre à trois (UPS/TNT, DHL et FedEx), voire de trois à deux (UPS/TNT et DHL) sur une partie importante de ce marché.

27. En réalité, les parties, ainsi que DHL, peuvent être considérées comme des concurrents proches sur le marché de la livraison express internationale intra-EEE, alors qu'il apparaît que toutes les autres entreprises, FedEx comprise, offrent des produits qui sont des substituts beaucoup plus éloignés que ceux proposés par UPS, TNT et DHL. En l'absence de tout facteur faisant contrepoids, la Commission a conclu que les parties, qui sont des concurrents proches, auraient eu un intérêt à augmenter les prix à l'issue de la concentration. L'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission a permis de conclure que ceux-ci augmenteraient dans les 29 États de l'EEE. UPS ne partageait pas l'avis de la Commission au sujet de l'ampleur de la hausse des prix.

28. L'entreprise avançait que certains clients pourraient exercer leur puissance d'achat en se tournant vers des services moins exigeants (déclassement) ou en choisissant d'autres fournisseurs existants, soit en faisant appel à d'autres transporteurs pour les envois express, soit en confiant leurs volumes non urgents à d'autres fournisseurs (stratégie multisource). Cette hypothèse n'a toutefois pas été confirmée lors du test de marché.

29. En ce qui concerne les barrières à l'entrée, il s'est avéré qu'un nouvel arrivant aurait dû mettre en place: i) une infrastructure informatique sophistiquée; ii) une infrastructure de tri dans tout l'EEE; et iii) un réseau aérien garantissant une connexion air-route efficiente. Comme le prouve l'absence de nouveaux entrants importants ces vingt dernières années, ces barrières sont relativement élevées et ne peuvent être supprimées, pas même par l'externalisation. En ce qui concerne l'externalisation du transport aérien, il ressort des conclusions de la Commission qu'il ne s'agissait pas d'une solution de rechange efficace du fait de la double marginalisation et de la qualité généralement moindre du service.

30. Compte tenu de l'absence de nouveaux entrants et de l'absence de puissance d'achat compensatrice — étant donné que le principal client d'UPS représente moins de [0-5] % du total de ses ventes — la Commission a conclu que si l'entité issue de la concentration augmentait unilatéralement les prix de [5-10] à [10-20] % sur le marché de la livraison express internationale intra-EEE, une telle augmentation ne favoriserait pas l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché ni l'expansion des concurrents existants dans un délai utile pour l'appréciation de cette concentration, comme l'ont confirmé une grande majorité de concurrents.

iv) *Gains d'efficacité*

31. Les lignes directrices sur l'appréciation des concentrations horizontales établissent un ensemble de conditions cumulatives pour tenir compte des gains d'efficacité. Ces gains d'efficacité doivent être à l'avantage des consommateurs, être propres à la concentration et être vérifiables. UPS a affirmé que la concentration était censée générer des gains d'efficacité notables grâce à l'association des activités d'UPS et de TNT. Elle a cité les importantes économies de densité et de gamme qui étaient attendues, la qualité accrue du service et les gains d'efficacité sur les opérations grâce à la combinaison de leurs réseaux complémentaires: les clients d'UPS accédaient au vaste réseau routier et de fret européen de TNT, tandis que ceux de TNT profitaient du réseau mondial d'UPS.

32. Selon l'analyse d'UPS, les gains d'efficacité auraient été à l'avantage des consommateurs, étant donné que la majorité des synergies en matière de coûts étaient variables et propres à la concentration, puisqu'elles ne pouvaient être obtenues sans une intégration complète. Pour démontrer que les gains d'efficacité pouvaient être vérifiés, les parties ont fourni des documents internes donnant des estimations des gains d'efficacité plusieurs années après la conclusion de la concentration et répartis en trois grandes catégories: fonctionnement (couvrant les coûts de transport terrestre), réseau aérien et frais administratifs et de gestion, soit des économies totales comprises entre 400 et 550 millions d'EUR. Sur la base des estimations des parties, les économies totales pour les services de livraison express internationale intra-EEE varieraient selon les pays.

33. La Commission a reconnu que les gains d'efficacité étaient propres à la concentration, mais elle a confirmé qu'il était uniquement possible de vérifier les économies de coûts liées au réseau aérien européen et à l'assistance en escale et réalisées durant les trois premières années suivant la conclusion de la concentration. Ces économies s'élèveraient respectivement à [...] millions d'EUR pour les synergies liées au réseau aérien intra-européen et à [...] millions d'EUR pour l'assistance en escale. Ces économies étaient réparties entre les pays sur la base des données d'UPS concernant les volumes et les coûts au niveau des corridors. Pour estimer le taux de répercussion de l'évolution des coûts variables sur les consommateurs, la Commission a trouvé qu'il était judicieux d'estimer l'incidence de la moyenne totale des variations de coûts sur le prix des services de livraison express internationale intra-EEE fournie par les parties à la suite de leur analyse de la concentration des prix. Il s'agit probablement d'une sous-estimation de la répercussion réelle des coûts marginaux.

34. D'après les calculs de la Commission, le total des économies pour les services de livraison express internationale intra-EEE dans les différents pays était compris entre [0-5] % et [5-10] % du prix.

35. UPS a fait valoir que l'opération générerait aussi des gains d'efficacité hors marché. La Commission a toutefois conclu qu'ils n'étaient pas vérifiables selon le critère exigé.

v) *Analyse par pays*

36. La Commission a évalué les effets probables de la concentration pays par pays, sur la base de quatre grands facteurs: la structure du marché, les projets d'expansion des concurrents au cours des prochaines années, notamment ceux de FedEx, les résultats du test de marché et l'incidence sur les prix en tenant compte des gains d'efficacité.

37. La décision conclut que le projet de concentration entraverait probablement de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur les marchés de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis dans 15 pays:

i) la Bulgarie; ii) la République tchèque; iii) le Danemark; iv) l'Estonie; v) la Finlande; vi) la Hongrie; vii) la Lettonie; viii) la Lituanie; ix) Malte; x) les Pays-Bas; xi) la Pologne; xii) la Roumanie; xiii) la Slovaquie; xiv) la Slovénie; et xv) la Suède, comme résumé ci-après.

38. Les parts de marché des intégrateurs<sup>(1)</sup> en Bulgarie en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [30-40] %, DHL [50-60] %, FedEx [5-10] %. En raison de sa présence limitée sur le marché et de sa très faible couverture géographique (pour les destinations), et compte tenu des documents internes relatifs aux projets d'expansion en Bulgarie, il est apparu que FedEx exerçait une pression concurrentielle limitée sur les parties au moment de la décision et que ce serait encore le cas dans un proche avenir.

39. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de la Bulgarie aurait été comprise entre [5-10] % et [5-10] %, alors que les effets nets estimés sur les prix dans le pays, en tenant compte des gains d'efficacité, auraient été positifs et compris entre [0-5] % et [5-10] %.

40. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché bulgare de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

41. Les parts de marché des intégrateurs en République tchèque en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [50-60] %, DHL [40-50] %, FedEx [5-10] %. FedEx affiche une présence limitée sur le marché, une couverture géographique plus faible (pour les destinations) et des délais de livraison plus longs. Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu globalement que FedEx continuerait à exercer une faible pression concurrentielle sur les parties, même dans un avenir proche.

(1) Pour tous les pays de l'EEE, la Commission a reconstitué les positions des intégrateurs sur le marché en se basant sur leurs revenus et en ne tenant compte que des intégrateurs.

42. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de la République tchèque aurait été comprise entre [0-5] % et [0-5] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets sur les prix auraient été positifs et compris entre [0-5] % et [0-5] %.

43. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché tchèque de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

44. Les parts de marché des intégrateurs au Danemark en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [50-60] %, DHL [40-50] %, FedEx [5-10] %. FedEx affiche une présence limitée sur le marché, une couverture géographique légèrement plus faible (pour les destinations) et des délais de livraison plus longs. Compte tenu de son expansion organique au Danemark, il semblait vraisemblable que, dans un avenir proche, FedEx n'enregistrerait qu'une augmentation limitée de sa part de marché en ce qui concerne la livraison express internationale intra-EEE, cette part devant rester inférieure à [5-10] %.

45. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ du Danemark aurait été comprise entre [0-5] % et [0-5] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets sur les prix auraient été négatifs et compris entre - [0-5] % et - [0-5] %. Bien que les gains d'efficacité contrebalancent les hausses de prix, le risque était grand que ces gains d'efficacité à eux seuls soient insuffisants pour contrecarrer l'effet négatif général de la concentration. En effet, la concentration aurait évincé du marché danois de la livraison express internationale intra-EEE un moteur important de la concurrence et aurait limité les possibilités de changer de fournisseur. Dans le même temps, la puissance d'achat compensatrice n'était pas suffisante et l'arrivée ou l'expansion de concurrents était peu probable, n'interviendrait pas dans un délai utile et serait insuffisante pour contrecarrer les effets anticoncurrentiels potentiels.

46. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché danois de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

47. Les parts de marché des intégrateurs en Estonie en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [40-50] %, DHL [50-60] %, FedEx [0-5] %. FedEx affiche une présence très limitée sur le marché et ne dispose d'aucune couverture géographique (pour les destinations). Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu globalement que FedEx continuerait à exercer une faible pression concurrentielle sur les parties, même dans un avenir proche.

48. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, les hausses de prix sur les corridors au départ de l'Estonie auraient été comprises entre [5-10] % et [5-10] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets sur les prix auraient été positifs et compris entre [0-5] % et [0-5] %.

49. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché estonien de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

50. Les parts de marché des intégrateurs en Finlande en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [30-40] %, DHL [60-70] %, FedEx [0-5] %. FedEx affiche une présence très limitée sur le marché et une couverture géographique plus faible (pour les destinations). Élément encore plus étonnant, FedEx n'offre pas de services à taux majoré, c'est-à-dire des livraisons le lendemain matin vers la Suède, la Norvège et le Danemark, qui sont des pays voisins. Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu globalement qu'il était peu probable que, dans un futur proche, la position de FedEx évolue à ce point qu'elle aurait pour effet de contrecarrer les effets négatifs de la concentration sur la concurrence.

51. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de la Finlande aurait été comprise entre [5-10] % et [5-10] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets sur les prix seraient restés positifs, entre [0-5] % et [0-5] %, malgré les économies de coûts attendues.

52. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché finlandais de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

53. Les parts de marché des intégrateurs en Hongrie en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [40-50] %, DHL [30-40] %, FedEx [10-20] %. FedEx affiche une part de marché sensiblement inférieure à celle de chacun des trois autres intégrateurs ainsi qu'une couverture géographique plus faible (pour les destinations). Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu globalement que FedEx continuerait à exercer une pression concurrentielle limitée sur les parties, même dans un avenir proche.

54. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de la Hongrie aurait été comprise entre [0-5] % et [0-5] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets sur les prix auraient donc été compris entre - [0-5] % et [0-5] %. L'analyse quantitative donne un résultat ambigu dans le cas de la Hongrie, étant donné que l'effet net annoncé est une légère diminution ou une légère augmentation des prix.

55. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché hongrois de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

56. Les parts de marché des intégrateurs en Lettonie en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [40-50] %, DHL [40-50] %, FedEx [5-10] %. FedEx peut être considérée comme un acteur plus faible que les autres intégrateurs sur le marché de la livraison express internationale intra-EEE au départ de la Lettonie et ce en raison de sa présence limitée sur le marché et de sa couverture géographique beaucoup plus faible (pour les destinations). Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu globalement que FedEx continuerait à exercer une pression concurrentielle limitée sur les parties, même dans un avenir proche.

57. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de la Lettonie aurait été comprise entre [5-10] % et [5-10] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets estimés sur les prix auraient été positifs et importants, compris entre [0-5] % et [5-10] %.

58. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché letton de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

59. Les parts de marché des intégrateurs en Lituanie en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [50-60] %, DHL [40-50] %, FedEx [0-5] %. FedEx affiche une présence très limitée sur le marché et ne dispose d'aucune couverture géographique (pour les destinations). Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu globalement que FedEx continuerait à exercer une pression concurrentielle limitée sur les parties, même dans un avenir proche.

60. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de la Lituanie aurait été comprise entre [5-10] % et [5-10] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets sur les prix auraient été positifs et importants, compris entre [0-5] % et [5-10] %.

61. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché lituanien de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

62. Les parts de marché des intégrateurs à Malte en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [40-50] %, DHL [50-60] %, FedEx [0-5] %. Les résultats du test de marché ont confirmé que FedEx est l'intégrateur le plus faible sur le marché de la livraison express internationale intra-EEE. Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu que FedEx continuerait à exercer une faible pression concurrentielle sur les parties, même dans un avenir proche.

63. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de Malte aurait été comprise entre [5-10] % et [10-20] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets estimés sur les prix auraient été positifs et compris entre [5-10] % et [5-10] %.

64. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché maltais de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

65. Les parts de marché des intégrateurs aux Pays-Bas en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [50-60] %, DHL [40-50] %, FedEx [5-10] %. Tous les intégrateurs affichent une couverture géographique totale (pour les destinations). Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu globalement que FedEx continuerait à exercer une pression concurrentielle limitée sur les parties, même dans un avenir proche.

66. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ des Pays-Bas aurait été comprise entre [0-5] % et [0-5] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, l'effet net estimé sur les prix aurait été négatif et compris entre - [0-5] % et - [0-5] %. Une importance moindre a toutefois été accordée à la quantification des effets nets de la concentration, car le modèle ne permettait pas de saisir les spécificités du marché néerlandais, étant donné que l'effet estimé sur les prix reflète l'exhaustivité de la couverture des Pays-Bas par FedEx (en réalité, les quatre intégrateurs possèdent une couverture de 100 %). La Commission a noté que, aux Pays-Bas, les données sur la couverture et les parts de marché sont particulièrement divergentes. FedEx affiche une couverture de 100 %, mais enregistre des revenus très limités.

67. La Commission a considéré que la concentration aurait probablement évincé un moteur important de la concurrence du marché néerlandais de la livraison express internationale intra-EEE, dans lequel FedEx n'exerce pas de pression concurrentielle effective sur les parties, et aurait limité les possibilités de changer de fournisseur. Dans le même temps, la puissance d'achat compensatrice n'était pas suffisante et l'arrivée ou l'expansion de concurrents était peu probable, n'interviendrait pas dans un délai utile et serait insuffisante pour contrecarrer les effets anticoncurrentiels potentiels.

68. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché néerlandais de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

69. Les parts de marché des intégrateurs en Pologne en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [40-50] %, DHL [40-50] %, FedEx [5-10] %. FedEx affiche une présence limitée sur le marché et du fait de sa couverture géographique légèrement plus faible (pour les destinations), elle exercera une pression concurrentielle limitée sur les parties. Par son acquisition récente d'Opek, FedEx pourrait accroître sa présence sur le marché national polonais, mais cela n'apporterait aucun volume supplémentaire en termes de livraisons express internationales intra-EEE et de livraisons express nationales. La Commission a conclu globalement qu'il est donc peu probable que FedEx devienne une force concurrentielle sensiblement plus importante sur ce marché dans un avenir proche.

70. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de la Pologne aurait été comprise entre [0-5] % et [5-10] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets sur les prix auraient été positifs et compris entre [0-5] % et [0-5] %.

71. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché polonais de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

72. Les parts de marché des intégrateurs en Roumanie en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [40-50] %, DHL [50-60] %, FedEx [0-5] %. FedEx affiche une présence très limitée sur le marché et une couverture géographique beaucoup plus faible (pour les destinations). Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu globalement que FedEx continuerait à exercer une faible pression concurrentielle sur les parties, même dans un avenir proche.

73. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de la Roumanie aurait été comprise entre [5-10] % et [5-10] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets sur les prix auraient été positifs et compris entre [0-5] % et [5-10] %.

74. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché roumain de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

75. Les parts de marché des intégrateurs en Slovaquie en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [40-50] %, DHL [40-50] %, FedEx [5-10] %. FedEx affiche une présence très limitée sur le marché ainsi qu'une couverture géographique beaucoup plus faible (pour les destinations). Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu globalement que FedEx continuerait à exercer une faible pression concurrentielle sur les parties, même dans un avenir proche.

76. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de la Slovaquie aurait été comprise entre [0-5] % et [5-10] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets sur les prix auraient été positifs et compris entre [0-5] % et [0-5] %.

77. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché slovaque de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

78. Les parts de marché des intégrateurs en Slovénie en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [30-40] %, DHL [60-70] %, FedEx [0-5] %. FedEx affiche une présence très limitée sur le marché et ne dispose d'aucune couverture géographique (pour les destinations). Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu globalement que FedEx continuerait à exercer une pression concurrentielle limitée sur les parties dans un avenir proche.

79. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de la Slovénie aurait été comprise entre [5-10] % et [5-10] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets sur les prix auraient été positifs et compris entre [0-5] % et [0-5] %.

80. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché slovène de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

81. Les parts de marché des intégrateurs en Suède en cas de réalisation de l'opération ont été estimées comme suit: UPS/TNT [40-50] %, DHL [50-60] %, FedEx [0-5] %. FedEx affiche une présence très limitée sur le marché, avec une couverture géographique (pour les destinations) inférieure à celle d'UPS et de DHL. Au vu également des documents internes de FedEx relatifs à ses projets d'expansion, la Commission a conclu globalement que FedEx continuerait à exercer une pression concurrentielle plus faible sur les parties, même dans un avenir proche.

82. Selon l'analyse de la concentration des prix effectuée par la Commission, la hausse des prix sur les corridors au départ de la Suède aurait été comprise entre [5-10] % et [5-10] % et, en tenant compte des gains d'efficacité, les effets nets sur les prix auraient été positifs et compris entre [0-5] % et [0-5] %.

83. La Commission a donc conclu que la concentration aurait probablement entravé de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché suédois de la livraison express internationale intra-EEE de petits colis.

## V. ENGAGEMENTS

### 1. Description des engagements

84. UPS a présenté trois séries d'engagements: i) le 29 novembre 2012; ii) le 16 décembre 2012; et iii) le 3 janvier 2013.

85. Les trois paquets de mesures correctives reposaient, à des degrés divers, sur un pilier structurel et comportemental:

— une mesure de cession: vente des filiales de TNT dans 17 pays à un acheteur unique<sup>(1)</sup>,

— une mesure liée à l'accès: engagement d'UPS de fournir un accès à son réseau aérien intra-européen depuis/vers les pays concernés par les mesures correctives.

<sup>(1)</sup> i) La Bulgarie; ii) la République tchèque; iii) le Danemark; iv) l'Estonie; v) la Finlande; vi) la Hongrie; vii) la Lettonie; viii) la Lituanie; ix) Malte; x) les Pays-Bas; xi) la Pologne; xii) la Roumanie, xiii) la Slovaquie; xiv) la Slovénie; et xv) la Suède. Pour ce qui concerne le deuxième paquet, la mesure corrective incluait également l'Espagne et le Portugal.

86. La cession aurait permis de supprimer tout chevauchement dans les pays concernés par les mesures correctives.

87. Aucun des acteurs du marché interrogés sur les engagements du 29 novembre 2012 et sur les engagements du 16 décembre 2012 ne s'est dit intéressé par la totalité de l'activité cédée, à l'exception de La Poste/DPD.

88. À la suite du second test de marché, UPS a présenté une autre série d'engagements, le 3 janvier 2013, afin d'essayer de tenir compte des besoins spécifiques de La Poste/DPD.

## 2. Évaluation des engagements

89. La Commission est parvenue à la conclusion générale que les engagements proposés n'étaient pas de nature à éliminer les problèmes de concurrence soulevés dans la communication des griefs. D'une part, l'UPS n'a pas été en mesure de proposer une solution de type «règlement préalable» ou «acquéreur initial» et, d'autre part, les engagements conjugués au plan d'entreprise du seul acquéreur intéressé, La Poste/DPD, étaient insuffisants pour dissiper les inquiétudes de la Commission. À cet égard, les problèmes suivants étaient toujours présents après le troisième paquet d'engagements:

### i) Calendrier de la conclusion de la procédure de cession

90. La Poste/DPD aurait notamment dû négocier un accord d'achat d'actions avec UPS, mais elle a indiqué elle-même que la diligence voulue pourrait prendre beaucoup plus de temps que ce qu'estimait UPS.

### ii) Qualité de La Poste/DPD en tant qu'acquéreur des activités cédées

91. La Poste/DPD n'a fourni aucun élément de preuve attestant qu'elle avait procédé à une évaluation de la rentabilité des services de livraison express internationale intra-EEE acquis, compte tenu des volumes relativement faibles et des investissements nécessaires dans les pays de destination non concernés par les mesures correctives. Au lieu de cela, La Poste/DPD a évalué la rentabilité générale des filiales de TNT cédées prises dans leur globalité, par groupe de pays. Le plan d'entreprise de La Poste/DPD a révélé que celle-ci ne disposait d'aucune donnée économique précise sur la rentabilité des activités de livraison express internationale intra-EEE.

92. La Poste/DPD a en outre déclaré qu'elle n'avait pas l'intention d'acquérir, de louer ou d'affréter un avion une fois l'accord avec UPS venu à expiration, malgré son avis négatif préalable concernant la possibilité d'opérer de manière efficace dans le segment de la livraison express aérienne internationale intra-EEE sur la base de l'externalisation. Cette position a considérablement renforcé les doutes mentionnés ci-dessus au sujet de la période qui aurait suivi l'expiration de l'accord sur l'accès au réseau aérien d'UPS.

93. En conséquence, la Commission ne disposait pas de preuves suffisantes pour conclure que, si La Poste/DPD avait accepté les engagements du 3 janvier 2013, elle aurait vraisemblablement développé un réseau capable de traiter les livraisons express internationales intra-EEE dans l'EEE de manière aussi efficace qu'un intégrateur.

## VI. CONCLUSION

94. Compte tenu de ce qui précède, la décision conclut que le projet d'opération par lequel United Parcel Service Inc. acquiert le contrôle exclusif de TNT Express N.V. au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations est déclaré incompatible avec le marché intérieur et l'accord EEE.

---

**Communication de la Commission relative à la quantité non demandée à ajouter à la quantité fixée pour la sous-période du 1<sup>er</sup> juillet au 30 septembre 2014 dans le cadre de certains contingents ouverts par l'Union pour des produits dans les secteurs de la viande de volaille, des œufs et des ovalbumines**

(2014/C 137/06)

Les règlements (CE) n° 1384/2007 <sup>(1)</sup> et (CE) n° 1385/2007 <sup>(2)</sup> de la Commission ont ouvert des contingents tarifaires pour l'importation de produits du secteur de la viande de volaille. Les demandes de certificats d'importation introduites au cours des sept premiers jours du mois de mars 2014 pour la sous-période du 1<sup>er</sup> avril au 30 juin 2014, pour les contingents 09.4091, 09.4092 et 09.4421, portent sur des quantités inférieures aux quantités disponibles. Conformément à l'article 7, paragraphe 4, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 1301/2006 de la Commission <sup>(3)</sup>, les quantités pour lesquelles des demandes n'ont pas été présentées sont ajoutées à la quantité fixée pour la sous-période contingentaire suivante, du 1<sup>er</sup> juillet au 30 septembre 2014, et figurent à l'annexe de la présente communication.

<sup>(1)</sup> JO L 309 du 27.11.2007, p. 40.

<sup>(2)</sup> JO L 309 du 27.11.2007, p. 47.

<sup>(3)</sup> JO L 238 du 1.9.2006, p. 13.

ANNEXE

N° d'ordre du contingent	Quantités non demandées à ajouter à la quantité fixée pour la sous-période du 1 <sup>er</sup> juillet au 30 septembre 2014 (en kg)
09.4091	280 000
09.4092	1 627 000
09.4421	350 000

## INFORMATIONS PROVENANT DES ÉTATS MEMBRES

**Publication, conformément à l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, des décisions prises par les États membres de délivrer, de suspendre ou de retirer des licences d'exploitation <sup>(1)</sup>**

(refonte)

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

(2014/C 137/07)

Conformément à l'article 10 du règlement (CE) n° 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte), la Commission européenne publie les décisions prises par les États membres, au cours de la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et le 31 décembre 2013, de délivrer, de suspendre ou de retirer des licences d'exploitation.

### Licences d'exploitation délivrées

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie <sup>(1)</sup>	Date d'entrée en vigueur de la décision
Autriche	Agiles Aviation GmbH	Glanegg 2, 5082 Gröding	Passagers/fret/courrier	A	3.6.2013
Autriche	X-JET GmbH	Walfischgasse 8/13, 1010 Wien	Passagers/fret/courrier	A	6.3.2013
Bulgarie	AIR BRIGHT Ltd.	116A, vh.B, app. 27, Geo Milev str., Sofia 1574	Fret/courrier	A	22.5.2013
Bulgarie	«À L K» Jsc	2A, N. Obreshkov str., Sofia – 1113	Passagers/fret/courrier	A	25.1.2013
Bulgarie	JET OPS EUROPE Ltd.	App.2, 14 Karnigradska str., Sofia 1000	Passagers/fret/courrier	B	12.8.2013
République tchèque	Eclair Aviation s.r.o.	Italská 1580/26, Vinohrady, Praha 2, PSČ 120 00	Passagers/fret/courrier	B	7.7.2013
Danemark	Jutland Jets Air Taxa A/S	Karup Airport, N O Hansens vej 4, DK-7470 Karup	Passagers/fret/courrier	A	4.3.2013

<sup>(1)</sup> JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie (1)	Date d'entrée en vigueur de la décision
Estonie	AS Fort Aero	Viru väljak 2, 10111 Tallinn	Passagers/fret/courrier	A	18.10.2013
Estonie	Nordic JET OÜ	Paljassaare tee 14, 10313 Tallinn	Passagers/fret/courrier	A	10.10.2013
Finlande	Airline Management Technologies ALMT Oy	Siipitie 11, 01530 Vantaa	Passagers/fret/courrier	B	17.5.2013
France	ALPHI	31 boulevard de la Tour Maubourg 75007 Paris	Passagers/fret/courrier	B	28.2.2013
France	EWA AIR	Place de France, Immeuble Issoufali BP 52, 97610 Dzaoudzi	Passagers/fret/courrier	A	23.10.2013
France	HOP!	Parc tertiaire SILIC, 40 rue d'Arcueil 94150 RUNGIS	Passagers/fret/courrier	A	15.3.2013
France	VOLDIRECT SAS	22 bis rue des Landes 35135 Chantepie	Passagers/fret/courrier	B	1.3.2013
France	Héli Sphère 45	Aérodrome des Quatre Vents 45500 st Denis de l'Hôtel	Passagers/fret/courrier	B	31.5.2013
France	HELISAIR	Aérodrome de Grenoble Le Versoud 38420 Le Versoud	Passagers/fret/courrier	B	6.6.2013
Allemagne	aeroways GmbH	Clemensstraße 49, 80803 München	Passagers/fret/courrier	A	27.6.2013
Allemagne	B-Air Charter GmbH & Co. KG	Bernhäuser Hauptstraße 14 70794 Filderstadt	Passagers	B	14.1.2013
Allemagne	DL Helicopter Technik GmbH	Walter-Carsten-Straße 1, 27637 Nordholz	Passagers/fret/courrier	B	29.7.2013
Allemagne	Helicopter Business Travel GmbH & Co. KG	Am Plärrer 35, 90443 Nürnberg	Passagers/fret/courrier	B	23.9.2013
Allemagne	HeliSense GmbH	Thalmühlstraße 32, 86739 Ederheim	Passagers/fret/courrier	B	3.5.2013

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie (1)	Date d'entrée en vigueur de la décision
Allemagne	Pro JET GmbH	Berliner Allee 11-22 66482 Zweibrücken	Passagers/fret/courrier	A	20.11.2013
Grèce	AEROSPACE ONE	Koumpi 24 - 19003 Markopoulo Mesogaias Attikis	Fret/courrier	A	17.9.2013
Irlande	National Flight Centre Limited	Weston Airport, Leixlip, Co. Kildare.	Passagers/fret/courrier	B	31.5.2013
Italie	Ariane s.r.l. Unipersonale	Via Colonnello Alessi n.15 - 23100 Sondrio (SO)	Passagers/fret	B	23.9.2013
Italie	E+S Air s.r.l.	Contrada Ficocelle s.n.c. 84081 - Ogliastro Cilento (SA)	Passagers/fret	B	10.12.2013
Italie	Hoverfly s.r.l.	Via Benedetto Croce n. 249 - 66100 Chieti (CH)	Passagers/fret	B	22.2.2013
Lituanie	Air Lituanica, UAB	J. Galvydžio str. 5, LT-08236 Vilnius	Passagers/fret/courrier	A	6.8.2013
Lituanie	Grand Cru Airlines, UAB	Darius ir Gireno str. 81-1, LT-02189 Vilnius	Passagers/fret/courrier	A	19.7.2013
Pologne	Husair sp. z o.o.	ul. Księżycowa 3, Hangar 11, 01-934 Warszawa	Passagers/fret	B	4.10.2013
Pologne	Royal-Star sp. z o.o.	ul. Drogowców 7 39-200 Dębica	Passagers/fret	B	15.11.2013
Roumanie	S.C. BLUE AIR - AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L.	17 Teheran Street, sector 1, Bucarest	Passagers/fret	A	20.8.2013
Roumanie	S.C. INTERAVIATION CHARTER SRL	Romania, Bucuresti, Bd. Regiei nr. 2, sector 6	Passagers/fret	A	28.1.2013
Roumanie	S.C. UNITED EUROPEAN AIRLINES S.R.L.	5 Georges Bizet Street, sector 2, Bucarest	Passagers	B	22.8.2013
Slovaquie	Air Carpatia, s.r.o.	Slowackého 4673/24, 821 04 Bratislava	Passagers/fret/courrier	B	18.3.2013
Slovaquie	Go2Sky, spol. s.r.o.	Ivánska cesta 65/3421, 821 04 Bratislava	Passagers/fret/courrier	A	3.7.2013
Slovaquie	EHC service, s.r.o.	Sibírska 2, 080 01 Prešov	Passagers/fret/courrier	B	19.6.2013

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie <sup>(1)</sup>	Date d'entrée en vigueur de la décision
Espagne	BIGAS GRUP, S.L.	Carretera del Masnou, Km. 14,300 – 08400 GRANOLLERS (BARCELONA)	Passagers/fret/courrier	B	23.5.2013
Espagne	BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L.	Carretera del Masnou, Km. 14,300 – 08400 GRANOLLERS (BARCELONA)	Passagers/fret/courrier	B	13.11.2013
Espagne	EVELOP AIRLINES, S.L.	José Rover Motta, 27 – 07006 Palma De Mallorca	Passagers/fret/courrier	A	22.11.2013
Suède	Saab AB	SE-581 88 Linköping	Passagers/fret/courrier	A	12.8.2013
Suède	Sundt Air Sweden AB	Hässlögatan 6, SE-721 31 Västerås	Passagers/fret/courrier	B	22.3.2013
Suisse	Heli Sitterdorf AG	Flugplatz, 8589 Sitterdorf	Passagers/fret/courrier	B	1.5.2013
Royaume-Uni	Apem Aviation Ltd	Unit 3 And 4A, Business Park, Flint Road, Saltney Ferry, Chester. CH <sub>4</sub> 0GZ	Passagers/fret/courrier	B	8.5.2013
Royaume-Uni	Blu Halkin Ltd	Marshall Business Aviation Centre, Cambridge Airport, Newmarket Road, Cambridge. CB5 8RX	Passagers/fret/courrier	B	12.7.2013
Royaume-Uni	London Helicopter Centres Ltd	The Servotec Building, Redhill Aerodrome, Redhill, Surrey. RH1 5JY	Passagers/fret/courrier	B	15.8.2013
Royaume-Uni	Newcastle Aviation Ltd	Number 1, Apex Building Village, Annitsford, Cramlington, Northumberland. NE23 7BF	Passagers/fret/courrier	B	19.12.2013
Royaume-Uni	BAE Systems (Corporate Air Travel) Ltd	Warwick House, PO Box 87 Farnborough, Aerospace Centre, Farnborough, Hampshire. GU14 6YU	Passagers/fret/courrier	A	19.12.2013

<sup>(1)</sup> Catégorie A: licences d'exploitation sans la restriction définie à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1008/2008.  
Catégorie B: licences d'exploitation comprenant la restriction définie à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1008/2008.

### Délivrance de licences d'exploitation temporaires

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Date d'expiration de la licence temporaire
Italie	Blue Panorama Airlines S.p.A.	Viale Liegi n. 32 – 00198 Roma	Passagers/fret	A	23.4.2013	23.10.2013
Italie	Blue Panorama Airlines S.p.A.	Viale Liegi n. 32 – 00198 Roma	Passagers/fret	A	23.10.2013	23.4.2014

### Licences d'exploitation réactivées

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision
Allemagne	Advanced Aviation Logistic GmbH	Glockeneichweg 135 88341 Bad Saulgau	Passagers/fret/courrier	B	13.12.2013
Italie	Air Italy S.p.A.	Corso Sempione n. 111 – 21013 Gallarate (MI)	Passagers/fret	A	Retrait de la licence d'exploitation temporaire et levée de la suspension de la licence d'exploitation depuis le 14.10.2013
Italie	Meridiana Fly S.p.A.	Centro Direzionale Aeroporto Costa Smeralda – 07026 Olbia	Passagers/fret	A	Retrait de la licence d'exploitation temporaire et levée de la suspension de la licence d'exploitation depuis le 3.6.2013
Pays-Bas	AIS Airlines B.V.	Flamingoweg 20, 8218NW Lelystad	Passagers/courrier/fret	B	24.9.2013 Suspension temporaire OGMN/CTA 10.9.2013 – 24.9.2013
Roumanie	S.C. VALAHIA AIR SRL	Bucuresti, sector 1, Bd. Ficusului nr. 1, et. 1, ap 4	Passagers/fret	B	Suspension annulée. Licence d'exploitation (1 <sup>re</sup> édition) valable depuis le 16.12.2013

**Licences d'exploitation suspendues**

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
République tchèque	HOLIDAYS Czech Airlines, a.s.	Praha 6, Jana Kašpara 1069/1, PSC 160 08	Passagers/courrier/fret	A	8.11.2013	
France	Taxi Caraïbes Air	Les Hauts de Californie 97232 Le Lamentin	Passagers/fret/courrier	B	12.7.2013	Retrait le 1.8.2013
Allemagne	ACG Air Cargo Germany GmbH	Gebäude 13 35 55483 Hahn – Airport	Fret	A	17.4.2013	
Allemagne	Arrow Airservice Inhaber: Winfried Gebhardt	Flugplatz F1/19 15344 Strausberg	Passagers/courrier/fret	B	28.10.2013	
Allemagne	Augsburg Airways GmbH	Wartungsallee 13 - 85356 München	Passagers/courrier/fret	A	1.11.2013	
Allemagne	Condor Berlin GmbH	Willy-Brandt-Platz 2 12529 Schönefeld	Passagers/courrier/fret	A	2.5.2013	
Allemagne	DL Helicopter GmbH	Werkstr. 11 21218 Seevetal	Passagers/courrier/fret	B	30.7.2013	
Allemagne	Dresdner Luftfahrtgesellschaft mbH	Heinrich-Mann-Str. 2 01156 Dresden	Passagers/courrier/fret	B	1.2.2013	
Allemagne	Eifelair Geschäfts- u. Charterflug GmbH	Vollmert 32 53902 Bad Münstereifel	Passagers/courrier/fret	B	31.7.2013	
Allemagne	Fly Point Flugservice Haufe KG	Am Küngelhof 4 99820 Hörselberg-Hainich	Passagers/courrier/fret	B	9.12.2013	
Allemagne	GAS Air Service GmbH	Am Bahnhof 5, 49201 Dissen – (false: 49201 Greven	Passagers/courrier/fret	A	12.3.2013	
Allemagne	Germania Express Fluggesellschaft mbH	Lilienthalstraße 6 12529 Schönefeld OT Waltersdorf	Passagers/courrier/fret	B	1.11.2013	
Allemagne	Greenbird GmbH	Dürrheimer Str. 90 78166 Donaueschingen	Passagers/courrier/fret	B	11.1.2013	

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
Allemagne	Hanseflug GmbH	Nordstraße 18, 30855 Langenhagen	Passagers/courrier/fret	B	2.9.2013	
Allemagne	Heli AG & Co. KG	Carl-Benz-Straße 3 79211 Denzlingen	Passagers/courrier/fret	B	1.11.2013	
Allemagne	OLT Express Germany GmbH	Henrich-Focke-Str. 6 28199 Bremen	Passagers/courrier/fret	A	28.1.2013	
Allemagne	Rhein-Ruhr-Helicopter Rainer Zemke GmbH & Co.KG	Flughafen 34, 41066 Mönchengladbach	Passagers/courrier/fret	B	6.11.2013	
Allemagne	Vibro-Air Flugservice GmbH & Co. KG	Mozartstr. 19 41065 Mönchengladbach	Passagers/courrier/fret	A	2.9.2013	
Allemagne	VIP-FLIGHTS GmbH	Einsteinstr. 37 82152 Martinsried, Gemeinde Planegg	Passagers/courrier/fret	B	12.2.2013	
Allemagne	Wiesbadener Flugdienst Kunkel KG	Unter den Eichen 7, 65195 Wiesbaden	Passagers/courrier/fret	B	15.4.2013	
Grèce	AVIATOR AIRWAYS S.A.	Vouliagmenis Ave. 85 Glyfada 16674	Passagers/courrier/fret	B	3.4.2013	
Grèce	HELLENIC IMPERIAL AIRWAYS S.A.	102, VOULIAGMENIS AVE. & ERMOU 167 77 ELLINIKO	Passagers/courrier/fret	A	16.1.2013	
Grèce	INTERJET S.A.	40,2 Km Attikis Road 19002 Paiania Attikis	Passagers/fret/courrier	A	23.4.2013	
Irlande	Premier Helicopters Limited	Bond Road, East Wall, Dublin 3.	Passagers/fret/courrier	B	10.1.2013	
Italie	Aermarche S.p.A.	Via della Vittorina n. 60 – 06024 Gubbio (PG)	Passagers	B	10.1.2013	
Italie	Air Vallée S.p.A	Via Flaminia n. 409 - 47924 Rimini (RN)	Passagers	A	24.4.2013	
Italie	Belle Air Europe s.r.l.	Piazzale Sandro Sordoni – 60015 Falconara Marittima (AN)	Passagers/fret	A	27.11.2013	

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
Italie	Palio Air Service s.r.l.	Via dei Fossi n. 14/C – 59100 Prato (PO)	Passagers/fret	B	7.10.2013	
Italie	S.T.C. Aviation S.p.A.	Via Francesco Rolla n. 29 – 16152 Genova (GE)	Passagers	B	19.11.2013	
Pays-Bas	AIS Airlines B.V.	Flamingoweg 20, 8218NW Lelystad	Passagers/courrier/fret	B	3.9.2013	Décret ILT-2013/29 211 OGMN/CTA suspendu
Roumanie	BLUE AIR TRANSPORT AERIAN S.A.	Romania, Bucuresti, str. Buzesti nr. 71, sector 1	Passagers/courrier	A	20.8.2013	
Roumanie	S.C. VALAHIA AIR SRL	Bucuresti, sector 1, Bd. Ficusului nr. 1, et. 1, ap 4	Passagers/fret	B	20.6.2013	Suspension du certificat de transporteur aérien
Roumanie	SC JETTRAN AIR SRL	Romania, Bucuresti, str. Coralilor nr 20C, corp C2, sector 1	Passagers/fret	A	28.1.2013	
Roumanie	S.C. MEDALLION AIR SRL	Bucuresti, str. Nicolae Caramfil nr. 77, parter, sector 1	Passagers/fret	A	20.6.2013	Suspension du certificat de transporteur aérien
Espagne	AIR LINK SOLUTIONS, S.L.	Narcisos, 20 – 28016 Madrid	Passagers/courrier/fret	B	27.9.2013	
Espagne	CANARIAS AERONAUTICA, S.L.	Luis Saavedra Miranda, 26 – 35014 LAS PALMAS (GRAN CANARIA)	Passagers/courrier/fret	B	31.10.2013	
Espagne	DOMINGUEZ TOLEDO, S.A.	La Orotava, 118 – 29006 MÁLAGA	Passagers/courrier/fret	B	23.4.2013	
Espagne	HELISWISS IBERICA, S.A.	Aeropuerto de Sabadell – Hangar n° 4 – Lado Norte – 08205 Sabadell (Barcelona)	Passagers/courrier/fret	B	22.1.2013	
Espagne	IBERWORLD AIRLINES, S.A.	Carretera de Valldemosa Km. 7,4 – Edificio Orizonia Parcbit – 07121 Palma de Mallorca	Passagers/courrier/fret	A	17.5.2013	

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
Espagne	TURISVOL, S.L.	Santiago Rusiñol, s/n – Apartado de Correos 181 – 17250 Playa de Aro (Girona)	Passagers/fret/courrier	B	27.2.2013	Licence d'exploitation suspendue jusqu'au 8.10.2013
Espagne	IMD AIRWAYS, S.L.	Morse, 14 – 28906 GETAFE (MADRID)	Passagers/courrier/fret	A	27.9.2013	
Espagne	LET'S FLY, S.L.	Port ginesta, local 814 – 08860 LES BOTIGUES DE SITGES (BARCELONA)	Passagers/courrier/fret	A	14.10.2013	
Royaume-Uni	RotorMotion UK Limited	14-16 Station Road, Oxted, Surrey. RH8 9EP	Passagers/fret/courrier	B	22.3.2013	7.6.2013 (retirée)
Royaume-Uni	Suckling Airways (Cambridge) Ltd	Suite 335, The Quorum, Barnwell Drive, Cambridge. CB5 8RE	Passagers/fret/courrier	A	25.4.2013	14.5.2013 (retirée)
Royaume-Uni	Excel Charter Ltd	Hangar 17, Stapleford Aerodrome, Stapleford Tawney, Essex	Passagers/fret/courrier	B	4.6.2013	
Royaume-Uni	PremiAir Aviation Services Ltd	Business Aviation Centre, Blackbushe Airport, Camberley, Surrey	Passagers/fret/courrier	B	12.11.2013	
Royaume-Uni	Redhill Aviation Ltd	Standen Farm, Standen, East Grinstead, West Sussex	Passagers/fret/courrier	B	17.12.2013	

### Restitutions volontaires de licences d'exploitation

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision
Danemark	CHC Denmark ApS	John Tranums Vej 20, DK-6705 Esbjerg Ø	Passagers/fret/courrier	A	31.1.2013
Espagne	BIGAS GRUP, S.L.	Carretera del Masnou, Km. 14,300 – 08400 GRANOLLERS (BARCELONA)	Passagers/fret/courrier	B	14.11.2013

### Licences d'exploitation retirées

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
Autriche	Air-Styria Luftfahrtunternehmen Ges.m.b.H.	Flughafen Graz, 8073 Feldkirchen bei Graz	Passagers/fret/courrier	B	2.9.2013	
Autriche	Early-birds GmbH	Schachenwald 37, 8073 Feldkirchen bei Graz	Passagers/fret/courrier	B	19.7.2013	
Autriche	Flugtaxi Gesellschaft m.b.H.	Schillerstraße 19, 4910 Ried im Innkreis	Passagers/fret/courrier	B	19.7.2013	
Autriche	JETALLIANCE Flugbetriebs GmbH	Flugplatz 1, 2542 Kottlingbrunn	Passagers/fret/courrier	A	8.10.2013	
Autriche	JETALLIANCE South GmbH	Flugplatz 1, 2542 Kottlingbrunn	Passagers/fret/courrier	A	16.10.2013	
Autriche	«VIF» Luftfahrtgesellschaft mbH	Schwefel 91, BT 4, 6850 Dornbirn	Passagers/fret/courrier	B	29.4.2013	
Bulgarie	Air Scorpio Ltd.	Ul. Persenk 73, Sofia – 1164	Passagers/fret/courrier	A	10.9.2013	Licence n° BG 1008 – 04/4.7.2011 - retirée
Bulgarie	«AVB-2010» Jsc.	2A, Nikola Obreshkov Str., 1113 Sofia	Passagers/fret	A	30.1.2013	Licence d'exploitation n° BBG 1008-11 du 7.12.2011.
Finlande	Airecon Oy	Liikelentotie 8, 01530 Vantaa	Passagers/fret/courrier	B	17.5.2013	
Finlande	Oulun Helikopteripalvelu Oy	Lentokatu 2, 90460 Oulunsalo	Passagers/fret/courrier	B	3.10.2013	
France	AERO ENTREPRISE	Aéroport de Toussus le Noble, Bat 311 78117 Toussus le Noble	Passagers/fret/courrier	B	23.10.2013	

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
France	Aérozais	1 rue du Coin 49000 Cholet	Passagers/fret/courrier	B	1.10.2013	
France	Atlantique Air Lines	27 rue de la Clef des Champs 44118 La Chevrolière	Passagers/fret/courrier	A	30.10.2013	Radiation du RCS (annonce officielle BODACC B du 26.6.2013). Fusion avec Atlantique Air Assistance
France	Avialim	Aéroport de Limoges 87100 Limoges	Passagers/fret/courrier	B	14.3.2013	Liquidation judiciaire à compter du 7.3.2013 par décision du Tribunal de Commerce de Limoges du 6.3.2013.
France	Aviaxess	Héliport de Paris, 61 rue Henri Farman 75015 Paris	Passagers/fret/courrier	B	15.12.2013	Liquidation judiciaire, jugement à effet du 12.12.2013. CTA non renouvelé, licence temporaire valable jusqu'au 15.12.2013 non reconduite
France	SN THS	51 avenue Jean Jaurès 69007 Lyon	Passagers/fret/courrier	A	30.9.2013	
France	Taxi Caraïbes AIR	Aéroport de Fort de France Le Lamentin Zone Aviation générale, Les Hauts de Californie, 97232 Le Lamentin	Passagers/fret/courrier	B	1.8.2013	Après suspension le 12.7.2013
France	Transports Aériens Intercaraïbes (TAI)	SFA La Côte sauvage 97098 Saint Barthélemy	Passagers/fret/courrier	B	10.9.2013	
Allemagne	ACG Air Cargo Germany GmbH	Gebäude 13 35 55483 Hahn - Airport	Fret	A	31.10.2013	Licence suspendue depuis le 17.4.2013

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
Allemagne	Advance Air Luftfahrtgesellschaft mbH	Buchenweg 17 35789 Weilmünster	Passagers/fret/courrier	B	24.7.2013	Licence suspendue depuis le 3.12.2012
Allemagne	Condor Berlin GmbH	Willy-Brandt-Platz 2 12529 Schönefeld	Passagers/fret/courrier	A	13.12.2013	Licence suspendue depuis le 2.5.2013
Allemagne	Contact Air Flugdienst GmbH & Co. KG	Gottlieb-Manz-Strasse 2 70794 Filderstadt	Passagers/fret/courrier	A	31.5.2013	Licence suspendue depuis le 31.8.2012
Allemagne	Dresdner Luftfahrtgesellschaft mbH	Heinrich-Mann-Str. 2 01156 Dresden	Passagers/fret/courrier	B	22.10.2013	Licence suspendue depuis le 1.2.2013
Allemagne	Elbe Helicopter GmbH & Co. KG	Flugplatz Bautzen 02627 Kubschütz	Passagers/fret/courrier	B	27.2.2013	Licence suspendue depuis le 2.4.2012
Allemagne	FSH Luftfahrtunternehmen GmbH	Schloßplatz 1 04827 Machern	Passagers/fret/courrier	B	31.5.2013	Licence suspendue depuis le 1.7.2012
Allemagne	GAS Air Service GmbH	Am Bahnhof 5, 49201 Dissen	Passagers/fret/courrier	A	24.9.2013	Licence suspendue depuis le 12.3.2013
Allemagne	German Sky Airlines GmbH	Lierenfelder Str. 45 40231 Düsseldorf	Passagers/fret/courrier	A	14.3.2013	Licence suspendue depuis le 1.12.2012
Allemagne	Greenbird GmbH	Dürrheimer Str. 90 78166 Donaueschingen	Passagers/fret/courrier	B	21.8.2013	Licence suspendue depuis le 11.1.2013
Allemagne	HOMAC Aviation AG	Am Flughafen 46 88046 Friedrichshafen	Passagers/fret/courrier	B	30.10.2013	Licence suspendue depuis le 20.6.2013
Allemagne	OLT Express Germany GmbH	Henrich-Focke-Str. 6 28199 Bremen	Passagers/fret/courrier	A	29.8.2013	Licence suspendue depuis le 28.1.2013
Allemagne	PrivateJet International GmbH	Flughafenallee 24-28 28199 Bremen	Passagers/fret/courrier	A	13.6.2013	Licence suspendue depuis le 29.8.2012
Allemagne	VIP-FLIGHTS GmbH	Einsteinstr. 37 82152 Martinsried, Gemeinde Planegg	Passagers/fret/courrier	B	8.10.2013	Licence suspendue depuis le 12.2.2013

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
Allemagne	Wiesbadener Flugdienst Kunkel KG	Unter den Eichen 7, 65195 Wiesbaden	Passagers/fret/courrier	B	16.10.2013	Licence suspendue depuis le 15.4.2013
Allemagne	XL Airways Germany GmbH	Hessenring 13 64546 Mörfelden-Walldorf	Passagers/fret/courrier	A	10.7.2013	Licence suspendue depuis le 15.12.2012
Grèce	INTERJET ΕΑΙΚΟΠΙΤΕΡΑ Α.Ε.	40,2 klm Attikis Road. 19002 Paiania Attikis	Passagers/fret/courrier	B	21.3.2013	
Grèce	SKY WINGS AIRLINES S.A.	58, Vouliagmenis Ave. 16675 Voula Attikis	Passagers/fret/courrier	A	10.5.2013	
Irlande	Premier Helicopters Limited	Bond Road, East Wall, Dublin 3.	Passagers/fret/courrier	B	2.4.2013	Licence suspendue depuis le 10.1.13
Italie	Air Mach s.r.l.	Via Mazzini n. 225 - 15067 NOVI LIGURE (AL)	Passagers	B	17.9.2013	
Italie	Delta Aerotaxi s.r.l.	Via del Termine n. 11 - 50127 Firenze (FI)	Passagers	B	29.8.2013	
Italie	Eagles S.p.A.	Via delle Arti n. 101/A - 00054 Fiumicino (RM)	Passagers/fret	A	2.9.2013	
Italie	Executive Aircraft Management s.r.l.	Viale dell'Aviazione n. 65 - 20138 Milano (MI)	Passagers	B	2.10.2013	
Italie	Halkin JET s.r.l.	Via Piera Cillario Ferrero n. 8 - 12051 Alba (CN)	Passagers	B	1.2.2013	
Italie	Helica s.r.l.	Via Fratelli Solari n. 10 - Zona Industriale - 33020 AMARO (UD)	Passagers/fret	B	25.9.2013	
Italie	Interfly s.r.l.	Via Aldo Moro n. 10 - 25100 BRESCIA	Passagers/fret	B	29.8.2013	
Italie	Rotkopf Aviation Italia s.r.l.	Via Bartolomeo Cavaceppi n. 113 - 00127 Roma (RM)	Passagers/fret	B	19.11.2013	
Lettonie	SIA «Simplejet LV»	International airport «Riga», Marupes civil parish, Riga district LV-1054	Passagers	A	22.11.2013	
Lituanie	Aurela, UAB	Rodunios kelias 32, LT-02187 Vilnius	Passagers/fret/courrier	A	11.6.2013	

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
Pays-Bas	Air Charters Europe B.V.	Machlaan 26 A- 9761TK Eelde	Passagers/fret/courrier	B	3.7.2013	Air Charters Europe décision n° ILT-2013/22725 Rapport d'audit n° ILT-2013/22725 Audit base catégorie B Chambre de commerce n° 4082190
Pays-Bas	Anti Gravity B.V.	Arendweg 33 - 8218PE Lelystad	Passagers/fret/courrier	B	26.4.2013	Licence temporaire expirée. CTA limité au type «A-to-A»
Pays-Bas	Special Air Services B.V.	Postbus 198 7390 AD TWELLO	Passagers/fret/courrier	B	26.4.2013	CTA NL-AOC-13/23 limité au type «A-to-A» [EU-OPS appendice 1 EU-OPS 1.005(a)]
Pologne	OLT Express Poland sp. z o.o.	ul. Puławska 465 02-844 Warszawa	Passagers	A	10.5.2013	
Pologne	OLT Express Regional sp. z o.o.	ul. Długie Ogrody 8 -14 80-755 Gdańsk	Passagers/fret/courrier	A	8.4.2013	
Pologne	Silvair sp. z o.o.	Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3 02-777 Warszawa	Passagers/fret	B	29.7.2013	
Roumanie	Compania Romana de Aviatie ROMAVIA	Bd. Dimitrie Cantemir nr. 1, sector 4 Bucuresti	Passagers/fret	A	24.5.2013	

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
Roumanie	S.C. InterAviation SRL	Str. Verii nr. 1 – 3, Sector 2, Bucuresti	Passagers/fret	B	4.6.2013	
Roumanie	SC JETTRAN AIR SRL	Romania, Bucuresti, str. Coralilor nr 20C, corp C2, sector 1	Passagers/fret	A	5.8.2013	Licence d'exploitation suspendue depuis le 28.1.2013
Roumanie	SC ROMSTRADE LOGISTIC EXPRESS SRL	Romania, judetul Giurgiu, sat Adunatii-Copaceni, comuna Adunatii-Copaceni (SOLA 50, nr. topografic 783, camera 4)	Passagers/fret	B	22.5.2013	
Roumanie	SC ALFA AIR SERVICES SRL	Bd. Basarabia nr. 250, etaj 2, Corp administrativ (birouri), etajul 2 al Grupului Industrial TITAN, biroul nr. 215, sector 3, București	Passagers	B	18.3.2013	
Espagne	AEROTEC ESCUELA DE PILOTOS, S.L.	Chalet del RACE s/n - Aeropuerto de Cuatro Vientos - 28044 Madrid	Passagers/fret/courrier	B	18.7.2013	
Espagne	ISLAS AIRWAYS, S.A.	Avda. Punta de Anaga, 36 – 1ª Planta – 38111 Santa Cruz de Tenerife.	Passagers/fret/courrier	A	10.7.2013	Islas Airways, S.A. était titulaire d'une licence temporaire valable jusqu'au 10.7.2013. Cette licence a été suspendue le 30.10.2012 et a expiré le 10.7.2013.
Espagne	MINT LÍNEAS AÉREAS, S.A.	Los Arfe, 66 – 28027 Madrid	Passagers/fret/courrier	A	10.4.2013	
Espagne	SOKO AVIATION, S.L.	Base Aérea Civil – Complejo Base Aérea – 28850 Torrejón De Ardoz (Madrid)	Passagers/fret/courrier	B	3.10.2013	
Espagne	SPANAIR, S.A.	Plaza de Europa, 54-56 – 08902 L'HOSPITALET DE LLOBREGAT (BARCELONA).	Passagers/fret/courrier	A	29.4.2013	
Suède	JE Time Sweden AB	Kanalvägen10C, SE-194 61 Upplands Väsby	Passagers/fret/courrier	B	9.9.2013	

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
Suède	Sweden Airways AB	Ellipsvägen 5, SE-141 75 Kungens Kurva	Passagers/fret/courrier	B	15.1.2013	
Royaume-Uni	Oasis Flight Ltd	One Ash, The Green, East End, Witney, Oxfordshire. OX29 6PY	Passagers/fret/courrier	B	29.1.2013	
Royaume-Uni	Veritair Aviation Limited	Cardiff Heliport, Foreshore Road, East Moors, Cardiff. CF10 4LZ	Passagers/fret/courrier	B	1.5.2013	
Royaume-Uni	Suckling Airways (Cambridge) Ltd	Suite 335, The Quorum, Barnwell Drive, Cambridge. CB5 8RE	Passagers/fret/courrier	A	14.5.2013	
Royaume-Uni	Blue City Aviation Ltd	Anson House, Coventry Airport West, Coventry. CV8 3AZ	Passagers/fret/courrier	B	7.6.2013	
Royaume-Uni	MB Air Ltd	Newcastle City Heliport, Railway Street, Newcastle Upon Tyne. NE4 7AN	Passagers/fret/courrier	B	7.6.2013	
Royaume-Uni	Ocean Sky (UK) Ltd	Portland House, Bressenden Place, London. SW1E 5BH	Passagers/fret/courrier	B	7.6.2013	
Royaume-Uni	RotorMotion UK Limited	14-16 Station Road, Oxted, Surrey. RH8 9EP	Passagers/fret/courrier	B	7.6.2013	
Royaume-Uni	Alan Mann Helicopters Ltd	Fairoaks Airport, Chobham nr Woking, Surrey. GU24 8HX	Passagers/fret/courrier	B	11.6.2013	
Royaume-Uni	Bmibaby Ltd	PO Box 737, Donington Hall, Castle Donington, Derby, Derbyshire, DE74 2SB	Passagers/fret/courrier	A	11.6.2013	
Royaume-Uni	Manhattan JET Management Ltd	Suite 217 Business Aviation Centre, Farnborough International Airport, Farnborough, Hampshire. GU14 6XA	Passagers/fret/courrier	B	27.6.2013	
Royaume-Uni	Cranfield Helicopters Ltd	Hangar 1, Cranfield Airport, Cranfield, Bedford. MK43 0JR	Passagers/fret/courrier	B	11.7.2013	
Royaume-Uni	Lakeland Seaplane Tours Ltd	Unit 7 St Angelo Airport, Trory, Enniskellen, Co Fermanagh, Northern Ireland. BT94 2FP	Passagers/fret/courrier	B	14.8.2013	

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision	Remarques
Royaume-Uni	HD Air Ltd	Elmdon Building, Birmingham International Airport, Birmingham. B26 3QN	Passagers/fret/courrier	A	18.12.2013	
Royaume-Uni	Cambridge Aero Club Ltd	Airport House, The Airport, Cambridge. CB5 8RY	Passagers/fret/courrier	B	27.12.2013	

#### Changement de nom du titulaire de la licence

État membre	Ancien nom du transporteur aérien	Nouveau nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision
France	Airlinair	HOP!-AIRLINAIR	Parc d'affaires SILIC 24-26 rue de Villeneuve BP 40193 94 563 Rungis Cedex	Passagers/fret/courrier	A	BODACC B du 26.7.2013.
France	Brit Air	HOP!-BRIT AIR	Aérodrome de Morlaix CS 27925 29679 Morlaix Cedex	Passagers/fret/courrier	A	BODACC B du 17.7.2013.
France	DARTA	AERO JET	Bât H5 Aéroport du Bourget 175 Avenue de l'Europe 93350 Le Bourget	Passagers/fret/courrier	A	Changement de nom acté par l'AGE actionnaires de DARTA Transport Aérien du 30.11.2012, arrêté du 13.2.2013.
France	Regional CAE	HOP!-REGIONAL	Aéroport de Nantes atlantique 44340 Bouguenais	Passagers/fret/courrier	A	BODACC B du 11.7.2013.
Italie	Air One Executive S.p.A.	Livingston Executive S.p.A.	Corso Sempione n. 111 - 21013 Gallarate (MI)	Passagers/marchandises	B	10.4.2013
Allemagne	COMMANDER Flugdienst GmbH	AAA Aviation & Aircraft Assets GmbH	Van-der-Smissen-Str. 9, 22767 Hamburg	Passagers/fret/courrier	B	27.5.2013
Allemagne	HELI Flight Flugschule-Flugbetrieb GmbH & Co.KG	HELI-FLIGHT GmbH & Co KG	Flugplatz, 61203 Reichelsheim	Passagers/fret/courrier	B	21.6.2013

État membre	Ancien nom du transporteur aérien	Nouveau nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision
Allemagne	WDL Aviation GmbH & Co. KG	WDL Aviation GmbH & Co. Kommanditgesellschaft	Flughafen Köln/Bonn Flugzeughalle 6, 51130 Köln	Passagers/fret/ courrier	A	1.1.2013
Pays-Bas	Lelykopters BV	HeliCentre Helicopter Services BV	Arendweg 33 8218 PE Lelystad	Passagers/fret/ courrier	B	3.12.2013
Portugal	Airlinair Portugal - Serviços Aéreo, S.A.	LFAS - Lease Fly Aviation Services, S.A.	Rua Bartolomeu de Gusmão, n° 18, 2745-269 São Domingos de Rana	Passagers/fret/ courrier	A	28.3.2013
Portugal	Perfect Aviation, S.A.	United JET Services, S.A.	Rua Bartolomeu de Gusmão, n° 118, 2785-269 São Domingos de Rana	Passagers/fret/ courrier	A	16.12.2013
Suède	Andersson Business JET AB	Bromma Business JET AB	c/o SCA, Box 200, SE-101 23 Stockholm	Passagers/fret/ courrier	A	5.8.2013
Suède	Golden Air Flyg AB	Braathens Regional AB	Trollhättan Vänersborg Flygplats 461 83 Västra Tunhem	Passagers/fret/ courrier	A	11.1.2013
Suisse	Bonsai Helicopter AG	Helialpin AG	Airport St.Gallen- Altenrhein Rütiweg 1340 CH-9423 Altenrhein	Passagers/fret/ courrier	B	19.11.2013

#### Changement d'adresse du titulaire de la licence

État membre	Nom du transporteur aérien	Ancienne adresse du transporteur aérien	Nouvelle adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision
Autriche	Altenrhein Luftfahrt GmbH	Schwefel 91, 6850 Dornbirn	Office Park 3, Top 312, 1300 Wien-Flughafen	Passagers/fret/ courrier	A	15.7.2013
Autriche	Globe Air AG	Linzerstraße 30 4063 Hörsching	Polytec-Straße 1 4063 Hörsching	Passagers/fret/ courrier	B	11.11.2013
Autriche	International JET Management GmbH	Oppolzergasse 6, 1010 Wien	Concorde Business Park 2/F 14, 2320 Schwechat	Passagers/fret/ courrier	B	14.2.2013

État membre	Nom du transporteur aérien	Ancienne adresse du transporteur aérien	Nouvelle adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision
Bulgarie	SUNLIGHT AIR Jsc	17, Debar str., 1618, Sofia	fl.12, 159, Tsar Boris III Blvd., 1618, Sofia	Passagers	A	12.11.2013
République tchèque	HELI CZECH s.r.o.	Světlá pod Hoříčkami 39, PSČ 552 05	Pardubice, Luďka Maturoy 811, Studánka, PSČ 530 12	Passagers/courrier	B	13.8.2013
Allemagne	AirGo Flugservice GmbH & Co. KG	Am Finther Wald 5833 55126 Mainz-Finthen	Am Finther Wald 5833 55126 Mainz	Passagers/fret/courrier	B	1.1.2013
Allemagne	Augusta Air Luftfahrtunternehmen, Yachtcharter und Videogeräteverleih Hans Schneider e.K.	Flughafenstr. 5 86169 Augsburg	Flughafenstr. 3 86169 Augsburg	Passagers/fret/courrier	B	1.1.2013
Allemagne	B-Air Charter GmbH & Co. KG	Bernhäuser Hauptstraße 14 70794 Filderstadt	Plieninger Straße 70 70794 Filderstadt	Passagers/fret/courrier	B	16.10.2013
Allemagne	BSF Swissphoto GmbH	Am Flughafen Schönefeld Mittelstraße 7 12529 Schönefeld	Mittelstraße 7 12529 Schönefeld	Passagers/fret/courrier	B	1.1.2013
Allemagne	City-Flight Germany GmbH	Ruhrstraße 54-56 41469 Neuss	Flughafenstraße 69 41066 Mönchengladbach	Passagers/fret/courrier	B	11.2.2013
Allemagne	Classic Wings GmbH	Ellewick 24 48691 Vreden	Flughafenstraße 48 40474 Düsseldorf	Passagers/fret/courrier	B	29.11.2013
Allemagne	FAIR AIR GmbH	Moritzhöfen 7 95447 Bayreuth	Flugplatzstr. 1, 95463 Bindlach	Passagers/fret/courrier	B	4.7.2013
Allemagne	FLN FRISIA-Luftverkehr GmbH Norddeich	Flugplatz 26506 Norddeich	Westerlooger Strohweg 5 26506 Norden	Passagers/fret/courrier	B	20.9.2013
Allemagne	Flugschule- und Luftfahrtunternehmen ARDEX GmbH Berlin Land Brandenburg	Flugplatz Heinrichsfelde 16866 Kyritz	Flugplatz 2b 16866 Kyritz	Passagers/fret/courrier	B	1.1.2013
Allemagne	Heli Aviation GmbH	Flughafenstr. 7 86169 Augsburg	Flughafenstr. 19, 86169 Augsburg	Passagers/fret/courrier	B	27.2.2013

État membre	Nom du transporteur aérien	Ancienne adresse du transporteur aérien	Nouvelle adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision
Allemagne	HHS Hanseatic Helicopter Service GmbH	Flughafen Hamburg, Geschäftsfliegerzentrum, Gebäude 347 A 22335 Hamburg	Flughafen Hamburg, Geschäftsfliegerzentrum (Geb. 347 A) Flughafenstr. 1 - 3 22335 Hamburg	Passagers/fret/courrier	B	1.1.2013
Allemagne	JK JETKONTOR AG	Pinneberger Str. 243 25488 Holm	Pinneberger Str. 243 d 25488 Holm, Allemagne	Passagers/fret/courrier	B	1.1.2013
Allemagne	NIGHTEXPRESS Luftverkehrsgesellschaft m.b.H.	Gebäude 511, Raum 3056 60549 Frankfurt/Main	Flughafen Tor 109 Gebäude 511, Raum 3056, Cargo City Süd 60549 Frankfurt am Main	Fret/courrier	A	1.1.2013
Allemagne	Nordcopters GmbH	Lachmannweg 3b 22589 Hamburg	Bültenkoppel/Flugplatz, 25492 Heist	Passagers/fret/courrier	B	29.5.2013
Allemagne	Rotorflug GmbH	Heliport Burgholzhausen 61381 Friedrichsdorf	Peter-Geibel-Straße 24 61381 Friedrichsdorf	Passagers/fret/courrier	B	1.1.2013
Allemagne	Silver Cloud Air GmbH	Waldspitzweg 3 67105 Schifferstadt	Joachim-Becher-Str. 2 67346 Speyer	Passagers/fret/courrier	B	15.10.2013
Allemagne	Sylt Air GmbH	Flughafen, Gebäude 101a 25980 Sylt-Ost	Zum Fliegerhorst 101 25980 Sylt/OT Tinum	Passagers/fret/courrier	B	1.1.2013
Allemagne	WDL Aviation GmbH & Co. Kommanditgesellschaft	Flughafen Köln/Bonn Flugzeughalle 6 51147 Köln	Flughafen Köln/Bonn Flugzeughalle 6 51130 Köln	Passagers/fret/courrier	A	1.1.2013
Allemagne	WIKING Helikopter Service GmbH	Blumenthalstr. 15 28209 Bremen	JadeWeserAirport 26452 Sande	Passagers/fret/courrier	B	25.9.2013
Hongrie	A.B.C. Air Hungary Légiközlekedési és Kereskedelmi Kft	H-1185 Budapest, Ferihegy 1.	H-1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér 1.	Fret	B	27.2.2013
Irlande	Airlink Airways Ltd T/A Private Sky	Western Business Park, Ballymurtagh, Shannon, Co. Clare.	First Floor, Block 2, Shannon Business Park, Shannon, Co. Clare.	Passagers/fret/courrier	A	4.2.2013
Italie	Livingston Executive S.p.A.	Viale Abruzzo n. 410 – 66013 Chieti (CH)	Corso Sempione n. 111 - 21013 Gallarate (MI)	Passagers/ marchandises	B	10.4.2013

État membre	Nom du transporteur aérien	Ancienne adresse du transporteur aérien	Nouvelle adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision
Pologne	Ad Astra Executive Charter S. A.	ul. Czereśniowa 40A, 02-456 Warszawa	ul. Kondratowicza 50, 03-642 Warszawa	Passagers/fret	B	29.10.2013
Pologne	Flyjet sp. z o.o.	Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa	ul. Sabały 60, 02-174 Warszawa	Passagers/fret	A	17.10.2013
Pologne	Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe «Heliseco»z o.o.	ul. Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik	ul. Gen. Bryg. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa	Passagers/fret/courrier	B	23.4.2013
Pologne	Travel Service Polska sp. z o.o.	ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa	ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa	Passagers	A	8.7.2013
Portugal	HI FLY - Transportes Aéreos, S.A.	Rua do Borja, nº 6 1350-047 Lisboa	Rua Latino Coelho nº 1, Edifício Hifly Building 7º Andar 1050-132 Lisboa	Passagers/fret/courrier	A	2013
Portugal	ORBEST, S.A.	Av. D. João II, Edifício Central Office, Lote 1.17.03, 6º, Parque das Nações, 1990-084 Lisboa	Edifício Rodrigo Uria, Rua Duque de Palmela nº 23, 1250-097 Lisboa	Passagers/fret/courrier	A	2013
Roumanie	S.C. BLUE AIR – AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L.	17 Teheran Street, sector 1, Bucarest	42 – 44 Bucuresti – Ploiesti Street, Baneasa Business&Technology Park, sector 1, Bucarest	Passagers/fret	A	9.12.2013
Slovaquie	Travel Service, a.s. org. zložka Slovensko	Letisko M. R. Štefánika, 823 11 Bratislava	Ivánska cesta 30/B, 821 04 Bratislava	Passagers/fret/courrier	A	8.11.2013
Suède	Amapola Flyg AB	Box 912 SE-195 05 Arlandastad	Box 57, SE-230 32 Malmö-Sturup	Passagers/fret/courrier	A	17.5.2013
Suède	Braathens Regional AB	Trollhättan Vänersborg Flygplats 461 83 Trollhättan	Trollhättan Vänersborg Flygplats 461 83 Västra Tunhem	Passagers/fret/courrier	A	11.1.2013
Suède	Bromma Business JET AB	Vetevägen 16 SE-187 69 Täby	c/o SCA, Box 200, SE-101 23 Stockholm	Passagers/fret/courrier	A	5.8.2013
Suède	Copterflyg AB	Lövstigen 2 SE-823 30 Kilafors	Ringvägen 12 SE-831 37 Östersund	Passagers/fret/courrier	B	5.11.2013

État membre	Nom du transporteur aérien	Ancienne adresse du transporteur aérien	Nouvelle adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision
Suède	Sundt Air Sweden AB	Hässlögatan 6, SE-721 31 Västerås	Hässlögatan 16, SE-721 31 Västerås	Passagers/fret/courrier	B	11.4.2013, valable jusqu'au 1.4.2014

#### Changement de catégorie

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision
France	Corail Hélicoptères	Aéroport de Pierrefonds 97410 Saint-Pierre	Passagers/fret/courrier	De la catégorie B à la catégorie A	12.11.2013
Allemagne	AIR HAMBURG Luftverkehrsgesellschaft mbH	Kleine Bahnstr. 8 - 22525 Hamburg	Passagers/fret/courrier	De la catégorie B à la catégorie A	5.7.2013
Allemagne	AIR TRAFFIC Gesellschaft mit beschränkter Haftung EXECUTIVE JET SERVICE	Flughafen, Halle 3, 40474 Düsseldorf	Passagers/fret/courrier	De la catégorie B à la catégorie A	1.3.2013
Allemagne	Flair JET Luftverkehrsgesellschaft mbH	Hirschenau 5a, 90607 Rückersdorf	Passagers/fret/courrier	De la catégorie B à la catégorie A	5.3.2013
Allemagne	Flair JET Luftverkehrsgesellschaft mbH	Hirschenau 5a, 90607 Rückersdorf	Passagers/fret/courrier	De la catégorie A à la catégorie B	19.4.2013
Allemagne	Germania Express Fluggesellschaft mbH	Lilienthalstraße 6 12529 Schönefeld OT Waltersdorf	Passagers/fret/courrier	De la catégorie A à la catégorie B	22.4.2013
Allemagne	Helijet Charter GmbH	Liebigstraße 3-9, 40764 Langenfeld	Passagers/fret/courrier	De la catégorie B à la catégorie A	21.11.2013
Allemagne	JET Executive International Charter GmbH & Co. KG	Mündelheimer Weg 50 40472 Düsseldorf	Passagers/fret/courrier	De la catégorie A à la catégorie B	12.2.2013
Espagne	Aeronova, S.L.	Polígono Industrial El Oliveral, Bloque A, Nave 2, Fase 3 - 46394 Ribarroja (Valencia)	Passagers/fret/courrier	De la catégorie B à la catégorie A	11.9.2013
Royaume-Uni	British International Helicopter Services Ltd	Anson House, Coventry Airport, Coventry. CV8 3AZ	Passagers/fret/courrier	De la catégorie A à la catégorie B	8.10.2013

### Changement de catégorie de transport

État membre	Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Types de transport autorisés précédemment	Autorisé à transporter	Catégorie	Date d'entrée en vigueur de la décision
Allemagne	B-Air Charter GmbH & Co. KG	Bernhäuser Hauptstraße 14 70794 Filderstadt	Passagers	Passagers/fret/ courrier	B	19.2.2013
Pologne	Flyjet sp. z o.o.	Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa	Passagers	Passagers/fret	A	11.6.2013
Pologne	Small Planet Airlines sp. z o.o.	ul. 17 Stycznia 45B 02-146 Warszawa	Passagers	Passagers/fret	A	24.9.2013

## V

(Avis)

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN OEUVRE DE LA POLITIQUE DE  
CONCURRENCE

## COMMISSION EUROPÉENNE

**Notification préalable d'une concentration****(Affaire M.7233 — Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2014/C 137/08)

1. Le 29 avril 2014, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil<sup>(1)</sup>, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise Allianz SpA (Italie), contrôlée en dernier ressort par Allianz Group (Allemagne), acquiert, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle, sans interruption d'activités, d'une entreprise d'assurance non-vie (l'«entreprise cible», Italie) appartenant actuellement à UnipolSai Assicurazioni SpA («UnipolSai», Italie), par achat d'actifs.

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

- Allianz: assurance vie et non-vie et gestion d'actifs,
- l'entreprise cible: assurance non-vie.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission européenne estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement sur les concentrations.

4. La Commission invite les tiers intéressés à lui présenter leurs observations éventuelles sur ce projet de concentration.

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par fax (+32 22964301), par courriel à COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou par courrier, sous la référence M.7233 — Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni, à l'adresse suivante:

Commission européenne  
Direction générale de la concurrence  
Greffé des concentrations  
1049 Bruxelles  
BELGIQUE

---

<sup>(1)</sup> JO L 24 du 29.1.2004, p. 1 (le «règlement sur les concentrations»).







ISSN 1977-0936 (édition électronique)  
ISSN 1725-2431 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

FR