Résumé de la décision de la Commission

du 28 août 2009

déclarant une opération de concentration compatible avec le marché commun et l'accord EEE

(Affaire COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines)

[notifiée sous le numéro C(2009) 6690 final]

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

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

(2010/C 16/07)

Le 28 août 2009, 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 [1], et notamment de l'article 8, paragraphe 2, de ce règlement. Une version non confidentielle du texte intégral de la décision dans la langue faisant foi et dans les langues de travail de la Commission figure sur le site internet de la direction générale de la concurrence

(http://ec.europa.eu/comm/competition/index_fr.html).

I. INTRODUCTION

1. Le 8 mai 2009, la Commission a reçu notification d'un projet de concentration par lequel l'entreprise Deutsche Lufthansa AG («LH») acquiert le contrôle exclusif de l'entreprise Austrian Airlines («OS») par achat d'actions.

II. EXPOSÉ DES MOTIFS

A. Les parties

2. **LH** est la plus importante compagnie aérienne allemande. Elle assure des services de transport aérien régulier de passagers et de fret et les services connexes. Ses plates-formes sont l'aéroport international de Francfort et l'aéroport de Munich et elle est aussi basée à l'aéroport de Düsseldorf. LH contrôle également Swiss International Air Lines Ltd («LX»), basée à l'aéroport de Zurich, Air Dolomiti, Eurowings et la compagnie à bas coûts Germanwings. En 2009, les acquisitions par LH du contrôle exclusif de British Midland («BMI») (sans condition) et de Brussels Airlines («SN») (soumise à conditions) ont été approuvées par la Commission et mises en œuvre par LH. Les deux compagnies LH et LX sont membres de Star Alliance.

3. **OS** est la plus importante compagnie aérienne autrichienne et sa plate-forme principale est à Vienne. Elle assure des services de transport aérien régulier de passagers et de fret et les services connexes. Elle est membre de Star Alliance et ses filiales sont notamment Lauda Air et Tyrolean Airways.

B. L'opération

4. LH entend acquérir le contrôle exclusif d'OS. Le 5 décembre 2008, dans le cadre de la procédure de privatisation d'OS, LH a accepté d'acquérir indirectement auprès de l'entreprise publique Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft («ÖIAG») une participation de 41,56 % dans OS. En outre, le 27 février 2009, LH a lancé une offre publique sur le solde flottant d'OS, pour lequel elle a reçu davantage que la quantité requise de déclarations d'acceptation. Avec la part d'ÖIAG, LH sera en mesure d'acquérir au moins 85 % des parts d'OS.

C. Dimension communautaire

5. La concentration notifiée est de dimension communautaire au sens de l'article 1er, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations.

D. Procédure

6. Se fondant sur les résultats de la première phase de l'enquête, la Commission est parvenue à la conclusion que l'opération envisagée soulevait des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun en raison des problèmes de concurrence constatés dans le secteur du transport aérien de passagers sur plusieurs liaisons. Le 10 juin 2009 et le 18 juin 2009, les parties ont proposé des engagements qui ne se sont toutefois pas avérés suffisants pour dissiper les doutes sérieux relevés par la Commission. Le 1er juillet 2009, celle-ci a décidé d'ouvrir la procédure, en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations.

7. Les 10 juillet 2009, 17 juillet 2009, 27 juillet 2009 et 31 juillet 2009, LH a présenté d'autres engagements afin de permettre à la Commission de déclarer la concentration compatible avec le marché commun au titre de l'article 8, paragraphe 2, et de l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations. La dernière série d'engagements concerne en particulier la libération et le transfert d'un certain nombre de créneaux horaires aux aéroports de Vienne, de Stuttgart, de Cologne, de Munich, de Francfort et de Bruxelles.

[1] JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

E. **Marchés du transport aérien régulier de passagers**

1. *Le marché de produit et le marché géographique en cause*

8. Les activités de transport aérien de passagers menées par les parties se chevauchent horizontalement sur plusieurs liaisons qui peuvent être regroupées comme suit: i) liaisons court-courrier reliant l'Autriche à l'Allemagne, à la Suisse, à la Belgique et au Royaume-Uni avec des chevauchements directs; et ii) liaisons avec chevauchements directs-indirects ou indirects-indirects.

9. L'enquête menée sur le marché a confirmé la pratique suivie par la Commission dans des affaires antérieures. Selon cette pratique, le marché en cause des services de transport aérien régulier de passagers repose sur l'approche par paire de villes «point d'origine/point de destination» («O&D»), tous les aéroports substituables étant inclus dans les points d'origine et de destination respectifs.

10. La Commission a également examiné la question de la substituabilité des aéroports entre Schwechat, l'aéroport international de Vienne, et l'aéroport de Bratislava, entre l'aéroport international de Francfort et l'aéroport de Francfort/Hahn, entre l'aéroport de Cologne-Bonn et l'aéroport international de Düsseldorf et entre Zaventem, l'aéroport de Bruxelles-National, et l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud.

11. En ce qui concerne la distinction entre les passagers sensibles au facteur temps et les passagers non sensibles au facteur temps, l'enquête sur le marché a confirmé l'existence d'une demande spéciale émanant des passagers sensibles au facteur temps. Les effets de l'opération actuelle ont été évalués pour les passagers sensibles au facteur temps ainsi que pour tous les passagers sur une liaison donnée.

12. L'enquête sur le marché a confirmé la pratique suivie par la Commission dans des affaires précédentes, à savoir que pour les liaisons court-courrier (vols de trois heures maximum), les vols indirects ne constituent généralement pas une solution de remplacement concurrentielle par rapport aux vols directs.

2. *Traitement des partenaires de l'alliance*

13. Tant LH qu'OS sont membres de Star Alliance. Les partenaires de LH et d'OS au sein de l'alliance n'ont pas été pris en compte lors de la définition des marchés en cause, étant donné que les accords de coopération de LH ne seront pas automatiquement élargis à OS et vice versa. En ce qui concerne l'analyse de la concurrence sur les marchés en cause, les relations entre les partenaires de l'alliance et les répercussions sur leur incitation à se livrer concurrence après l'opération ont été évaluées liaison par liaison.

3. *Analyse contrefactuelle pertinente pour les liaisons sur lesquelles les parties ont coopéré*

14. L'analyse contrefactuelle pertinente permettant d'évaluer les effets de l'opération envisagée sur la concurrence est a) la coopération entre LH et OS avant la concentration; ou b) l'évolution future la plus probable si le projet d'acquisition d'OS par LH venait à échouer.

15. En ce qui concerne la coopération entre les parties avant la concentration, l'entreprise commune de partage des coûts et des recettes entre les parties sur toutes les liaisons entre l'Allemagne et l'Autriche a notamment été examinée. Au départ, cette entreprise commune était exemptée par la Commission au titre de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE, moyennant conditions. Après l'expiration de la décision d'exemption et conformément aux nouvelles règles de procédure, notamment le règlement (CE) nº 1/2003 [1], les parties ont procédé à une autoévaluation. La coopération actuelle repose sur des accords contractuels qui peuvent être modifiés ou résiliés à tout moment, ce qui diffère du changement structurel qui serait induit par une concentration. En ce qui concerne les liaisons Autriche-Allemagne, l'opération actuelle transformerait la coopération contractuelle des parties en un lien structurel permanent.

16. En cas d'échec de l'opération actuelle, l'évolution future la plus probable semble être, sur la base des informations dont dispose la Commission, l'acquisition d'OS par une autre compagnie aérienne, et plus particulièrement par Air France-KLM. OS mettrait alors fin à la coopération avec LH instaurée avant la concentration et quitterait Star Alliance pour devenir membre de Sky Team.

17. Pour certaines liaisons, le projet de concentration ne suscite aucun doute sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun, quelle que soit l'analyse contrefactuelle retenue. La Commission a constaté que le projet de concentration soulève des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun dans le cas des liaisons Vienne-Stuttgart, Vienne-Cologne, Vienne-Francfort et Vienne-Bruxelles dans le cadre des deux analyses contrefactuelles et également pour la liaison Vienne-Munich dans le cas de l'analyse contrefactuelle avec Air France. La question de savoir si la création d'un lien structurel permanent entre LH et OS en tant que tel soulève des doutes sérieux dans le cas de la liaison Vienne-Munich peut rester en suspens, étant donné que les doutes sérieux relevés pour cette liaison dans le cadre de l'analyse contrefactuelle Air France-KLM seront dissipés par les engagements proposés par les parties. Finalement, aux fins de la présente affaire, la question de savoir lequel de ces deux cas de figure constitue l'analyse contrefactuelle pertinente pour l'appréciation de la présente opération peut donc rester en suspens.

[1] Règlement (CE) nº 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité (JO L 1 du 4.1.2003, p. 1).

4. *Appréciation liaison par liaison*

4.1. Liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne

18. Sur la **liaison Vienne-Stuttgart** (environ [300 000-350 000] passagers par an, dont environ [250 000-300 000] sont des passagers «O&D»), la Commission a constaté qu'OS et Germanwings sont en réalité concurrentes et que l'opération déboucherait sur un monopole. C'est pourquoi, sur la liaison Vienne-Stuttgart, l'opération telle que notifiée au départ soulève de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun.

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

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

19. Sur la **liaison Vienne-Cologne** (environ [250 000-300 000] passagers par an, dont [250 000-300 000] sont des passagers «O&D»), la Commission a constaté qu'OS et Germanwings sont en réalité concurrentes et que l'opération déboucherait sur un monopole. TUIfly prévoit de commencer l'exploitation de cette liaison, mais étant donné que l'entreprise est en cours de cession, rien ne permet encore d'affirmer qu'elle exercera une pression concurrentielle sur les parties et dans quelle mesure. Au vu de ce qui précède, sur la liaison Vienne-Cologne, l'opération telle que notifiée au départ soulève de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun, du moins pour les passagers sensibles au facteur temps.

Compagnie aérienne	Chiffres été 08		Chiffres hiver 08/09	
	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers	Sensibles au facteur temps	Tous les passagers
LH	[5-10] %	[0-5] %	[5-10] %	[0-5] %
OS	[5-10] %	[5-10] %	[5-10] %	[5-10] %
Germanwings	[80-90] %	[80-90] %	[80-90] %	[80-90] %
Divers	[0-5] %	[0-5] %	0 %	0 %
Parts de marché cumulées	100 %	100 %	100 %	100 %

20. La liaison **Vienne-Munich** ([350 000-400 000] passagers, dont [200 000-250 000] sont des passagers O&D), qui constitue une liaison de plate-forme à plate-forme, est exploitée tant par LH et par OS que par leur concurrent Niki Luftfahrt GmbH («Niki»). L'enquête sur le marché a confirmé, de manière générale, les données sur les parts de marché fournies par les parties. La part de marché cumulée des parties est importante et la pression exercée par Niki ne peut être considérée que comme limitée, en particulier pour les passagers sensibles au facteur temps. La concurrence intermodale par chemin de fer ne peut pas non plus être considérée comme exerçant une forte pression. Sur la base de l'analyse contrefactuelle Air France-KLM, l'opération éliminerait au moins la concurrence potentielle entre les parties. En outre, il existe d'importantes barrières à l'entrée concernant les créneaux horaires à Vienne et à Munich. Au vu de ce qui précède, sur la liaison Vienne-Munich, l'opération telle que notifiée au départ soulève de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun dans le cadre de l'analyse contrefactuelle Air France-KLM.

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

21. La liaison **Vienne-Francfort** (plus de [600 000-650 000] passagers en 2008, dont environ [400 000-450 000] sont des passagers O&D) est une liaison plate-forme à plate-forme qui est exploitée par LH et OS. En outre, LH procède au partage de code sur les vols exploités par Adria Airways, un membre de Star Alliance. Les autres concurrents sont Niki et Air Berlin (qui a conclu un accord de partage de code sur les vols de Niki). L'enquête sur le marché a confirmé, de manière générale, les données sur les parts de marché fournies par les parties. Sur la base de l'analyse contrefactuelle avant la concentration, l'opération éliminerait la concurrence effective sur la liaison étant donné qu'elle provoquerait la sortie de Niki (les créneaux horaires de Niki sont loués auprès de LH sur la base de l'autoévaluation par LH, au titre de l'article 81 du traité CE, de l'entreprise commune de partage des coûts et des recettes et Niki devrait les restituer s'il était mis fin à l'entreprise commune entre LH et OS, par exemple à la suite d'une concentration). Sur la base de l'analyse contrefactuelle Air France-KLM, l'opération éliminerait la concurrence potentielle entre les parties.

22. Le seul concurrent restant sur la liaison Vienne-Francfort serait Adria Airways, qui n'exercerait pas une pression suffisante sur LH/OS étant donné que ses créneaux horaires à Francfort sont également loués auprès de LH et que la compagnie est tributaire de l'accord de partage de code avec LH. En outre, même si Niki est prise en compte, elle n'exerce pas une forte pression sur les parties. Sur cette liaison, ni les vols sur Bratislava-Francfort/Hahn ni la concurrence intermodale par chemin de fer ne peuvent être considérés comme exerçant une pression suffisante. Les barrières à l'entrée sont particulièrement élevées, étant donné que la capacité de créneaux horaires à Francfort est épuisée durant toute la journée et que la présence de LH est très forte. À la lumière de ce qui précède, on peut conclure que sur la liaison Vienne-Francfort, l'opération telle que notifiée au départ soulève de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun.

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

23. Sur les autres liaisons examinées entre l'Autriche et l'Allemagne (Vienne-Berlin, Vienne-Düsseldorf, Vienne-Hambourg, Vienne-Hanovre, Vienne-Nuremberg, Munich-Linz, Vienne-Dresde, Vienne-Leipzig, Salzbourg-Düsseldorf, Graz-Düsseldorf, Linz-Düsseldorf, Innsbruck-Francfort, Salzbourg-Francfort, Innsbruck-Hambourg, Klagenfurt-Munich, Graz-Francfort, Graz-Munich, Graz-Stuttgart et Linz-Francfort), l'opération ne soulève aucun problème de concurrence, quelle que soit l'analyse contrefactuelle, étant donné qu'elle n'entraverait pas de manière significative une concurrence effective sur ces liaisons.

4.2. Liaisons entre l'Autriche et la Suisse

24. L'opération ne suscite aucun doute sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun étant donné qu'elle n'entraverait pas de manière significative une concurrence effective sur les liaisons entre l'Autriche et la Suisse, à savoir Vienne-Bâle, Vienne-Genève et Vienne-Zurich.

4.3. Vienne-Bruxelles

25. Sur la liaison **Vienne-Bruxelles**, quelque [250 000-300 000] passagers O&D et un total de [350 000-400 000] passagers ont voyagé en 2008. Outre OS et SN, SkyEurope, une compagnie à bas coûts, exploite une fréquence quotidienne sur cette liaison. SkyEurope n'exerce pas une pression concurrentielle importante sur les parties. Les vols Ryanair sur la liaison Bratislava-Charleroi ne peuvent être considérés comme une pression concurrentielle suffisante sur l'entité issue de la concentration. C'est pourquoi, sur la liaison Vienne-Bruxelles, l'opération telle que notifiée au départ soulève de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun.

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

Source: estimations des parties sur la base des données MIDT. La part de marché des parties pour les passagers de SN sensibles au facteur temps s'avère être largement sous-estimée étant donné que SN n'offrait aucun billet en classe affaires et que les ventes de billets flexibles «b.flex economy+» de SN ne sont pas prises en compte dans l'estimation des parties, alors que, parallèlement, la part de marché de SkyEurope semble être sensiblement surestimée étant donné qu'elle ne dispose que d'une fréquence journalière.

4.4. Vienne-Londres

26. L'opération ne soulève aucun doute sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun étant donné qu'elle n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective sur la liaison Vienne-Londres.

4.5. Chevauchements directs-indirects et indirects-indirects

27. L'opération ne soulève aucun doute sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun étant donné qu'elle n'entraverait pas de manière significative la concurrence effective sur les liaisons présentant des chevauchements directs-indirects ou indirects-indirects entre les parties.

5. *Conclusion*

28. Au regard de tous ces éléments, la Commission a conclu que la concentration, telle qu'initialement notifiée, soulève de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun car elle conduirait probablement à une entrave significative de la concurrence effective sur les liaisons Vienne-Stuttgart, Vienne-Cologne, Vienne-Munich, Vienne-Francfort et Vienne-Bruxelles. L'opération ne soulève pas de problèmes de concurrence sur les autres liaisons en cause.

F. **Autres marchés en cause**

29. En ce qui concerne les marchés en cause sur le plan horizontal du transport aérien de fret et de la vente de sièges de compagnies aériennes à des tour-opérateurs, la Commission a conclu que l'opération envisagée n'entrave pas de manière significative la concurrence effective sur l'un ou l'autre de ces marchés.

30. En ce qui concerne les marchés en cause sur le plan vertical des services de maintenance, de réparation et de révision («MRR»), de la restauration en vol et des services d'assistance en escale, la Commission a conclu que l'opération envisagée n'entrave pas de manière significative la concurrence effective sur l'un ou l'autre de ces marchés.

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

31. OS connaît actuellement des difficultés financières. Le 19 janvier 2009, la Commission a approuvé l'aide de sauvetage sous la forme d'une garantie intégrale d'un emprunt de 200 millions d'EUR pour OS. Parallèlement à cette appréciation de la transaction au titre du règlement sur les concentrations, la Commission a évalué les conditions du projet d'acquisition par LH de la participation de l'Autriche dans OS et une augmentation du capital de 500 millions d'EUR, qu'ÖIAG entend apporter à OS, en vertu des règles du traité en matière d'aides d'État.

H. **Engagements proposés**

32. LH a présenté des engagements visant à offrir gratuitement des créneaux horaires dans un délai de 20 minutes par rapport à l'heure demandée aux aéroports de Vienne, Stuttgart, Cologne, Munich, Francfort et Bruxelles sur chacune des cinq liaisons pour lesquelles la Commission a émis de sérieux doutes («paires de villes identifiées»): jusqu'à trois fréquences quotidiennes sur la liaison Vienne-Stuttgart, jusqu'à trois fréquences quotidiennes sur la liaison Vienne-Cologne (avec un maximum de dix-huit fréquences hebdomadaires), jusqu'à quatre fréquences quotidiennes sur la liaison Vienne-Munich, jusqu'à cinq fréquences quotidiennes sur la liaison Vienne-Francfort et jusqu'à quatre fréquences quotidiennes sur la liaison Vienne-Bruxelles (avec un maximum de vingt-quatre fréquences hebdomadaires). Les créneaux existants des concurrents peuvent être déduits du nombre de créneaux qui seront mis à disposition.

33. Sur les liaisons Vienne-Francfort et Vienne-Munich, Niki pourra échanger ses créneaux actuels contre des créneaux à des heures différentes et sur la liaison Vienne-Francfort, elle pourra acquérir des droits d'antériorité pour les créneaux horaires qu'elle loue actuellement auprès de LH. Les engagements proposés prévoient aussi une procédure d'allocation des créneaux qui facilite la planification programmée de nouveaux entrants. Le nouvel entrant (à l'exception des membres de Star Alliance en tant que nouveaux entrants) obtiendra des droits d'antériorité sur les créneaux horaires une fois qu'il aura exploité la/les paire(s) de villes identifiées pertinente(s) pendant deux saisons IATA consécutives complètes, sauf pour la liaison Vienne-Francfort, qui doit être exploitée pendant huit saisons IATA consécutives. Les engagements donnent en outre la possibilité à un nouvel entrant de conclure un accord spécial sur les quotes-parts et les partages de codes qui lui permettent de placer ses codes sur des vols dont l'origine et la destination réelles sont l'Autriche, l'Allemagne et/ou la Belgique, pour autant qu'une partie du voyage inclue les paires de villes identifiées; et la possibilité de conclure des accords d'interligne et intermodaux, ainsi que des accords d'accès aux programmes de fidélisation.

I. **Appréciation des engagements proposés**

34. Les engagements présentés par les parties constituent un paquet complet qui prend en considération l'expérience acquise dans le passé concernant les mesures correctives dans des affaires de concentration dans le secteur de l'aviation. Ils tiennent compte du fait que la saturation des créneaux est une barrière importante à l'entrée sur les liaisons qui posent problème dans la présente affaire. Par conséquent, les engagements ont vocation à supprimer cette barrière et à favoriser l'entrée sur les liaisons où des problèmes de concurrence ont été constatés.

35. Les clients, les concurrents des parties et d'autres acteurs du marché ont été invités à donner leur avis sur ces engagements. La grande majorité des acteurs du marché interrogés ont confirmé que, de manière générale, les engagements proposés faciliteraient suffisamment l'entrée ou l'expansion sur les paires de villes identifiées ou résoudraient les problèmes de concurrence soulevés par le projet de concentration. Trois acteurs du marché interrogés ont répondu qu'ils allaient envisager leur entrée dans les paires de villes identifiées. La Commission a conclu que les engagements conduiront probablement à l'entrée ou à l'expansion en temps utile d'une ou de plusieurs compagnies aériennes sur les paires de villes identifiées et qu'ils exercent ainsi une pression sur l'entité issue de la concentration et dissipent les doutes sérieux énumérés.

J. **Conclusion**

36. La concentration, telle que notifiée à l'origine, entraverait de manière significative une concurrence effective sur le marché commun ou une partie substantielle de celui-ci. La partie notifiante a toutefois présenté un ensemble de mesures correctives pour dissiper les problèmes de concurrence identifiés. La Commission a donc conclu que la concentration, telle que modifiée par les engagements, n'entraînerait pas une entrave significative de la concurrence effective, sous réserve de la mise en œuvre des engagements présentés par la partie notifiante.

37. La concentration visée est, par conséquent, compatible avec le marché commun et le fonctionnement de l'accord EEE conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement CE sur les concentrations et à l'article 57 de l'accord EEE, sous réserve du respect des engagements énoncés dans l'annexe à la décision de la Commission.