



Presse et Information

Tribunal de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 66/18

Luxembourg, le 16 mai 2018

Arrêt dans l'affaire T-712/16
Deutsche Lufthansa AG/Commission

La Commission doit réexaminer la demande de Lufthansa et de Swiss concernant la levée de leurs engagements tarifaires pour la ligne Zurich-Stockholm

En revanche, le Tribunal rejette le recours de Lufthansa en ce qui concerne la ligne Zurich-Varsovie

En 2005, la Commission a autorisé, sous réserve du respect de certaines conditions, le projet d'acquisition de Swiss par Lufthansa, cofondateur de Star Alliance (l'alliance de compagnies aériennes la plus importante au monde)¹.

Parmi ces conditions figure le respect d'engagements tarifaires² pris par ces deux compagnies aériennes en ce qui concerne les lignes Zurich-Stockholm et Zurich-Varsovie. Ces engagements prévoyaient que l'entité fusionnée devrait appliquer, chaque fois qu'elle réduirait un tarif publié sur une ligne de référence comparable, une réduction équivalente (en pourcentage) sur les tarifs correspondants de ces deux lignes. Il était précisé que cette obligation prendrait fin lorsqu'un nouveau prestataire de services aériens aurait commencé des activités sur les lignes concernées.

Par ces engagements, Lufthansa et Swiss répondaient aux préoccupations de la Commission au sujet de la concurrence sur ces deux lignes. En effet, d'une part, ces lignes étaient seulement exploitées par Swiss (dont la future adhésion à Star Alliance était estimée comme probable par la Commission) et par les partenaires de Star Alliance (à savoir la société SAS³ sur la ligne Zurich-Stockholm et la société LOT⁴ sur la ligne Zurich-Varsovie) et, d'autre part, les aéroports de Zurich et de Stockholm étaient saturés.

Le 4 novembre 2013, Lufthansa et Swiss ont présenté à la Commission une demande d'exemption des engagements tarifaires en question. Elles faisaient valoir i) qu'un accord de coentreprise conclu entre Lufthansa et SAS en 1995 avait été résilié, ii) que la Commission avait changé entretemps sa politique en matière de traitement des partenaires d'alliance dans l'examen des opérations de concentration et iii) qu'il existait une concurrence entre Swiss, d'une part, et SAS et LOT, d'autre part.

Par décision du 25 juillet 2016⁵, la Commission a rejeté cette demande, estimant que les conditions d'une levée des engagements prévues par les clauses de révision contenues dans la décision d'autorisation de 2005 n'étaient pas remplies.

Lufthansa a introduit un recours devant le Tribunal de l'Union européenne pour faire annuler cette décision de rejet.

Par son arrêt de ce jour, le Tribunal annule la décision de la Commission dans la mesure où elle porte sur la ligne Zurich-Stockholm et rejette le recours pour le surplus.

¹ Décision du 4 juillet 2005 (affaire COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss), voir aussi le communiqué de presse de la Commission IP/05/837.

² Lufthansa et Swiss ont également pris des engagements en matière de créneaux horaires pour ces deux lignes. Toutefois, le présent recours ne concerne pas ces engagements.

³ Scandinavian Airlines System.

⁴ Polskie Linie Lotnicze LOT.

⁵ Décision C(2016) 4964 final du 25 juillet 2016.

Le Tribunal observe tout d'abord que la décision portant sur une demande d'exemption d'engagements ne présuppose pas un retrait de la décision ayant autorisé la concentration et ayant rendu ces engagements contraignants et ne consiste pas en un tel retrait. Une telle décision a pour objet de vérifier si les conditions prévues dans la clause de révision sont remplies ou, le cas échéant, si les problèmes de concurrence recensés dans la décision autorisant la concentration sous réserve du respect des engagements ne se posent plus. Le Tribunal précise à cet égard que, si **la Commission** dispose d'un certain pouvoir discrétionnaire pour mener une telle appréciation, elle **est néanmoins tenue d'effectuer un examen diligent de la demande, de mener, si nécessaire, une enquête, de prendre les mesures d'instruction appropriées et de fonder ses conclusions sur l'ensemble des données pertinentes.**

Selon le Tribunal, la Commission n'a pas satisfait à cette obligation.

En particulier, la Commission n'a pas examiné l'incidence sur la concurrence de la résiliation de l'accord de coentreprise conclu entre Lufthansa et SAS en 1995, ni en tant que telle ni conjointement avec la proposition de Lufthansa de résilier également l'accord bilatéral d'alliance existant avec SAS.

De plus, la Commission n'a pas suffisamment répondu à l'argument de Lufthansa selon lequel la Commission a changé de politique en ne prenant plus en considération les partenaires d'alliance dans la définition des marchés affectés.

En outre, en ce qui concerne l'accord de partage de code⁶ conclu entre Swiss et SAS en 2006 (donc postérieurement à la décision d'autorisation de 2005), le Tribunal estime que la Commission pouvait prendre en considération cet accord pour apprécier si et dans quelle mesure il était de nature à restreindre ou à supprimer la concurrence entre Swiss et SAS. Toutefois, la Commission n'a pas procédé à une analyse concrète de cet accord et n'a même pas mentionné d'éléments de nature à établir que l'accord restreignait la concurrence entre Swiss et SAS. Si l'accord de partage de code ne donne peut-être lieu qu'à une faible concurrence pour la vente des billets en partage de code, la Commission n'a avancé aucun élément de nature à établir que cet accord a pour effet de diminuer la concurrence entre les vols opérés par chacune des deux compagnies.

Enfin, le Tribunal constate que la Commission n'a pas satisfait à son obligation d'examiner avec soin toutes les données pertinentes, de prendre les mesures d'instruction ou de mener les enquêtes nécessaires afin de vérifier l'existence d'un rapport de concurrence entre Swiss, d'une part, et, notamment, SAS, d'autre part.

S'agissant de la ligne Zurich-Stockholm, le Tribunal en conclut que la Commission a commis une erreur manifeste d'appréciation et que les éléments retenus dans la décision de 2016 ne sont pas de nature à justifier le rejet de la demande d'exemption relative à cette ligne.

En revanche, s'agissant de la ligne Zurich-Varsovie, le Tribunal juge que, en l'absence de toute modification des relations contractuelles entre Swiss et LOT, en considération desquelles les engagements tarifaires ont été rendus contraignants par la décision de 2005, les manquements constatés ne suffisent pas pour entraîner l'annulation de la décision attaquée en ce qui concerne cette ligne.

RAPPEL : Un pourvoi, limité aux questions de droit, peut être formé devant la Cour contre la décision du Tribunal, dans un délai de deux mois à compter de sa notification.

RAPPEL : Le recours en annulation vise à faire annuler des actes des institutions de l'Union contraires au droit de l'Union. Sous certaines conditions, les États membres, les institutions européennes et les particuliers peuvent saisir la Cour de justice ou le Tribunal d'un recours en annulation. Si le recours est

⁶ Cet accord de partage de code est un accord (courant dans le secteur du transport aérien) en vertu duquel Swiss peut vendre, outre des billets pour les vols qu'elle assure, des billets sous son propre code d'identification pour des vols assurés par SAS et inversement. Il n'existe aucune « politique de prix commune » dans le cadre de l'accord de partage de code ni de planification commune du réseau et des vols.

fondé, l'acte est annulé. L'institution concernée doit remédier à un éventuel vide juridique créé par l'annulation de l'acte.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas le Tribunal.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Gilles Despeux ☎ (+352) 4303 3205.