

*Compagnies aériennes et
règles de concurrence
une introduction*


Emmanuel Combe

Vice-Président de l'Autorité de la concurrence


Professeur des Universités

Professeur affilié à ESCP Europe


colloque DGAC, 4 Mai 2015



*Distinguer
contexte concurrentiel / règles
du jeu concurrentiel*




*Dans le transport aérien, le
contexte concurrentiel est
façonné par de multiples règles*



*Ces règles influent
nécessairement sur la
concurrence et les
performances des compagnies*


*ex. des règles d'attribution des slots dans
les aéroports coordonnés*



*Ces règles sont parfois
interprétées différemment selon
les compagnies*

*ex. du droit des passagers : notion de «circonstance
extraordinaire »*

*ex. du droit du travail : notion de «base
d'exploitation»*



*Ce contexte concurrentiel, pour
important qu'il soit, ne relève
pas du droit de la concurrence
... à l'exception des aides
d'Etat*


5.2. Aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes

(a) Contribution à un objectif d'intérêt commun bien défini;


139. Les aides au démarrage octroyées à des compagnies aériennes seront considérées comme contribuant à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun si:

- a) elles améliorent la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions grâce à l'ouverture de nouvelles liaisons ou si
- b) elles facilitent le développement régional de régions éloignées.

Source : Lignes directrices sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aérienne, 2014



*Le droit de la concurrence
s'applique à l'aérien ... comme
aux autres secteurs
économiques*



*Pour autant, le droit de la
concurrence sait s'adapter,
lorsque cela est justifié, aux
spécificités de l'aérien*



Ententes

*quelques affaires de cartel, de
nombreux cas d'alliance entre
compagnies*

Antitrust: la Commission inflige à onze transporteurs de fret aérien des amendes pour un montant de 799 millions EUR

Les amendes individuelles s'établissent comme suit:


| | | Amende (EUR)* | Inclut une réduction (de %) en application de la communication sur la clémence |
|-----|-------------------------------|---------------|--|
| 1. | Air Canada | 21 037 500 | 15% |
| 2. | Air France | 182 920 000 | 20% |
| | KLM | 127 160 000 | 20% |
| 3. | Martinair | 29 500 000 | 50% |
| 4. | British Airways | 104 040 000 | 10% |
| 5. | Cargolux | 79 900 000 | 15% |
| 6. | Cathay Pacific Airways | 57 120 000 | 20% |
| 7. | Japan Airlines | 35 700 000 | 25% |
| 8. | LAN Chile | 8 220 000 | 20% |
| 9. | Qantas | 8 880 000 | 20% |
| 10. | SAS | 70 167 500 | 15% |
| 11. | Singapore Airlines | 74 800 000 | |
| 12. | Lufthansa | 0 | 100% |
| | Swiss International Air Lines | 0 | 100% |

Source : Commission Européenne, DG Concurrence

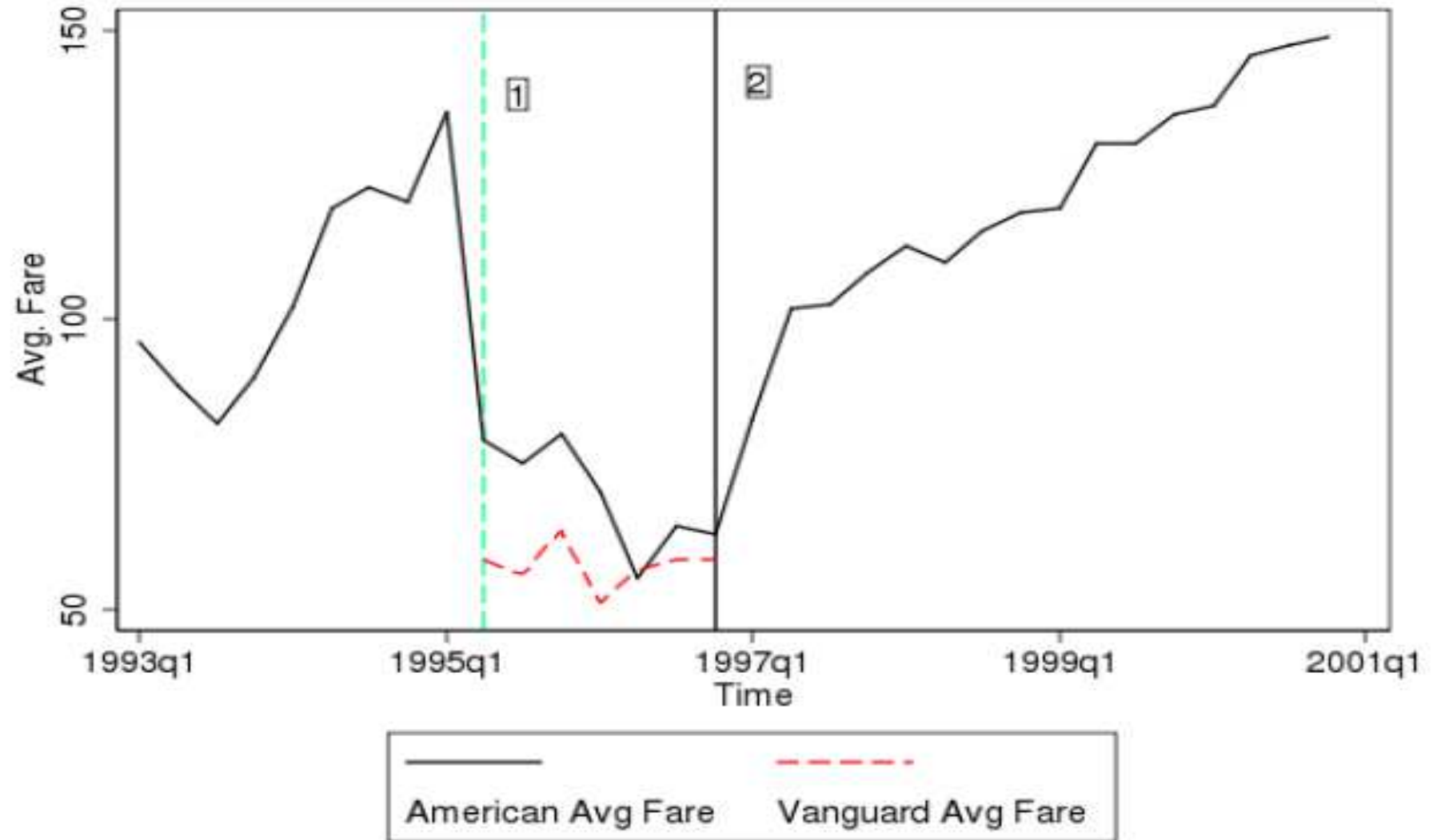
(87) The establishment of a more comprehensive European network will produce cost savings for the Parties through an increase in traffic throughout the network, improved network connection, better planning of frequencies, a higher load factor and improved organisation of sales systems and groundhandling services.

The Parties also expect to make cost savings by jointly developing new sales channels (e-ticketing).

Source : Décision Lufthansa/Austrian 2002




*Abus de position dominante
quelques cas de prix prédateurs et
rabais fidélisants*



American One Way Prices Dallas-Wichita

Source : Snider 2009



"There is no doubt that American may be a difficult, vigorous, even brutal competitor. But here, it engaged only in bare-, but not brass-, knuckle competition"

(U.S. District Court Judge J. Thomas Marten)


Source : New York Times, 2001

Competition: Commission welcomes European Court of Justice judgment in the Virgin/British Airways case


British Airways' illegal conduct

In its decision of July 1999, the Commission found that the performance reward schemes implemented by British Airways in order to calculate travel agents' commissions constituted an abuse of the dominant position held by British Airways on the United Kingdom market for air travel agency services. Although their exact functioning changed over time (British Airways modified its bonuses policy in 1998), the commission schemes put in place by British Airways had one notable feature in common: in each case, meeting the targets for sales growth led to an increase in the commission paid on all British Airways tickets sold by the agent, not just on the tickets sold after the target is reached.

Such commissions were considered to be equivalent to a “loyalty discount” i.e. a discount based not on cost savings but simply on customers' loyalty, thereby able to exclude the dominant firm's competitors from the market. Indeed, the effect of such performance reward schemes was to encourage United Kingdom travel agents to maintain or increase their sales of British Airways tickets, to the detriment of sales of tickets of rival airlines. These schemes therefore created illegal barriers to airlines that wished to compete against British Airways on the UK markets for air transport.



Contrôle des concentrations
quelques interdictions,
de nombreuses autorisations
avec engagements



« La Commission a toujours été favorable à la consolidation du secteur aérien, mais elle a aussi toujours insisté pour que celle-ci ne se fasse pas aux dépens des consommateurs. Cela est vrai pour les alliances qui ont eu lieu au cours de la dernière décennie, mais cela est encore plus vrai pour les concentrations, qui sont autorisées une fois pour toutes (...) ».

Source : CP décision Air France/KLM 2004



Plusieurs interdictions récentes de concentration

Ryanair/Aer Lingus (2007 ; 2013)

Olympic/Aegean Airlines (2011)

UPS/TNT (2013)

Mergers: Commission prohibits Ryanair's proposed takeover of Aer Lingus

“The acquisition would have combined the two leading airlines operating from Ireland which currently compete vigorously against each other. The Commission concluded that the merger would have harmed consumers by removing this competition and creating a monopoly or a dominant position on 35 routes operated by both parties. This would have reduced choice and, most likely, led to higher prices for more than 14 million EU passengers using these routes to and from Ireland each year. The Commission's investigation and market test of remedies offered by Ryanair demonstrated that these remedies were inadequate to remove the competition concerns. In particular the limited number of airport "slots" offered was not likely to lead to competition sufficient to replace the competitive pressure currently exercised by each airline on the other. “

Source : DG Concurrence 2007



*De nombreuses autorisations ...
avec engagements*

US Airways/American Airlines (2013)


Brussels, 5 August 2013

Mergers: Commission approves proposed merger between US Airways and American Airlines' holding company AMR Corporation, subject to conditions

The Commission's investigation found that the transaction, as initially notified, would have led to a monopoly on the London-Philadelphia route out of London Heathrow airport as US Airways and American Airlines through their membership in the Transatlantic Joint Business (de facto British Airways operates this route) are the only carriers offering non-stop flights on this route.

US Airways and American Airlines submitted commitments to release one daily slot pair at London Heathrow and Philadelphia airports, and also provided further incentives such as the possibility for a new entrant to acquire grandfathering rights after a certain period of time. Furthermore, the parties, supported by their joint venture partners of the

Source : Commission Européenne, DG Concurrence



*Examen d'une concentration :
une approche au cas par cas et
évolutive*

*« marché pertinent » dans Ryanair/Aer Lingus (2007)
barrières à l'entrée dans AOM/AirLiberté (2000)*

317. En outre, ni Ryanair ni Aer Lingus ne pratique de discrimination tarifaire par rapport aux passagers sensibles au facteur temps et à ceux qui n'y sont pas en proposant des billets non soumis à restrictions en même temps que des billets soumis à restrictions. Les conséquences de cette absence de distinction sont au nombre de deux. En premier lieu, cela soulève la question de comment, le cas échéant, identifier et faire la distinction entre les passagers sensibles au facteur temps et ceux n'y étant pas aux fins de la présente appréciation. En deuxième lieu, on peut se demander en quoi une évaluation distincte serait pertinente en l'absence d'un service sur mesure appliquant la discrimination tarifaire correspondante entre ces deux catégories de passagers. Cela s'explique par le fait que, en l'absence de ladite discrimination, les passagers seraient concernés à tous les niveaux, qu'ils soient ou non sensibles au facteur temps, par une hausse ou une baisse des prix de la part de Ryanair ou d'Aer Lingus³³⁰.

318. Une évaluation distincte pour les passagers sensibles au facteur temps et pour ceux n'y étant pas semble d'autant moins pertinente en l'espèce que Ryanair et Aer Lingus ont toutes deux sciemment choisi de ne pas faire véritablement de différence entre ces catégories de passagers. Aer Lingus a changé sa politique de prix, passant d'une structure

On considérera donc que les routes affectées par l'opération sont les routes Orly-Toulon, d'une part, et Orly-Perpignan, d'autre part.


Sur ces deux routes, la nouvelle entité assure, à ce jour, la totalité des dessertes. Toutefois, la position de la nouvelle entité qui résulte de l'opération est aisément contestable par la concurrence.

On peut certes faire valoir que l'aéroport d'Orly étant saturé et le nombre de créneaux étant limité à 250 000 par an (219 352 hors créneaux dits d'aménagement du territoire), seules les compagnies disposant de créneaux sur Orly sont susceptibles de pouvoir concurrencer AOM/Air Liberté sur Orly-Toulon et Orly-Perpignan.


La compagnie Air France, postérieurement à l'acquisition de Brit Air, autorisée par le ministre le 12 septembre 2000, dispose de 108 240 créneaux sur Orly, soit 49,3 % des créneaux sur cet aéroport, hors créneaux d'aménagement du territoire, qui font l'objet d'un mode d'attribution spécifique et sont soumis à des sujétions particulières.

Les créneaux ne sont pas affectés à une route spécifique : les compagnies qui en sont titulaires peuvent en disposer librement. Il est ainsi loisible à Air France d'utiliser certains de ses créneaux pour venir concurrencer la nouvelle entité sur les routes Orly-Toulon et Orly-Perpignan.

Source : AOM/ Air Liberté, BOCCRF, 2000



*Un droit de la concurrence
souple, qui tient compte des
spécificités et évolutions du
secteur aérien*



*Un droit de la concurrence qui
n'a pas vocation à résoudre les
problèmes relevant du “contexte
concurrentiel”*