

Streszczenie decyzji Komisji
z dnia 27 czerwca 2007 r.
uznająca koncentrację za niezgodną ze wspólnym rynkiem i Porozumieniem EOG

(Sprawa COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 47/05)

Dnia 27 czerwca 2007 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia przedsiębiorstw zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (¹), a w szczególności art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia. Pełny tekst decyzji w autentycznym języku przedmiotowej sprawy, w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, znajduje się na stronach Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji, pod następującym adresem:

http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html

I. STRESZCZENIE

1. Przedmiotowa sprawa dotyczy proponowanego nabycia przez irlandzkie linie lotnicze Ryanair konkurencyjnego przedsiębiorstwa Aer Lingus. Oba przedsiębiorstwa świadczą usługi rozkładowego transportu lotniczego. Ich działalność pokrywa się w szczególności w porcie lotniczym w Dublinie.
2. Proponowane nabycie, w ramach którego przedsiębiorstwo Ryanair uzyskałoby wyłączną kontrolę nad przedsiębiorstwem Aer Lingus, stanowi koncentrację w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. W świetle art. 1 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw koncentracja ta ma wymiar wspólnotowy.
3. Decyzja stanowi, zgodnie z poprzednimi sprawami w sektorze transportu powietrznego, że właściwy rynek produktowy obejmuje usługi bezpośredniego rozkładowego transportu lotniczego, przy czym każda trasa między miejscem wylotu a miejscem przylotu definiowana jest jako odrębny rynek (podejście W/P — wylot/przylot). Z badania rynku wynika także, że niektóre porty lotnicze o zbliżonym zasięgu oddziaływania (np. główne porty lotnicze obsługiwane przez przedsiębiorstwo Aer Lingus oraz drugorzędne porty lotnicze obsługiwane przez przedsiębiorstwo Ryanair) należą do tego samego odnośnego rynku produktowego.
4. W decyzji zwrócono uwagę na fakt, że połączenie to scaliłoby dwie tanie linie lotnicze, których obecność jest szczególnie widoczna w porcie lotniczym w Dublinie, gdzie po połączeniu obsługiwałyby one ok. 80 % ruchu krótkodystansowego na trasach europejskich. W decyzji wskazano łącznie 35 tras, na których działalność stron pokrywa się. Transakcja prowadziłaby również — obok pokrywania się tras — do uzyskania pozycji monopolisty na 22 trasach oraz do uzyskania bardzo dużych łącznych udziałów w rynku, wynoszących ponad 60 %, na kolejnych 13 trasach. Przedsiębiorstwa Ryanair i Aer Lingus są także najbardziej prawdopodobnymi konkurentami dla siebie na trasach, które obecnie obsługiwane są tylko przez jedną z łączących się stron.
5. Badanie Komisji potwierdziło istnienie poważnych barier wejścia na rynek, które utrudniałyby nowym podmiotom dostęp do tras, na których działalność łączących się stron pokrywa się.
6. Zobowiązania przedstawione przez przedsiębiorstwo Ryanair okazały się stanowczo niewystarczające do celów eliminacji znaczących zakłóceń skutecznej konkurencji, ustalonych przez Komisję.
7. Dlatego też w decyzji stwierdzono, że zgłoszona koncentracja stanowiłaby znaczące zakłócenie skutecznej konkurencji na ustalonych trasach do/z Irlandii oraz uznaje się przedmiotową koncentrację za niezgodną ze wspólnym rynkiem i Porozumieniem EOG.

II. STRONY

8. Ryanair to linie lotnicze świadczące usługi bezpośredniego rozkładowego transportu lotniczego na ponad 400 trasach w 24 krajach europejskich. Przedsiębiorstwo Ryanair obsługuje ponad 75 tras łączących Irlandię (przede wszystkim Dublin, ale także Shannon, Cork, Kerry i Knock) z innymi krajami europejskimi. Przedsiębiorstwo dysponuje obecnie flotą ok. 120 samolotów i 19 bazami w Europie, spośród których najważniejsze to Londyn/Stansted i Dublin.

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

9. *Aer Lingus* to linie lotnicze z siedzibą w Dublinie. Podobnie jak przedsiębiorstwo Ryanair świadczą one usługi bezpośredniego rozkładowego transportu lotniczego na ponad 70 trasach łączących irlandzkie porty lotnicze w Dublinie, Shannon i Cork z szeregiem europejskich oraz z kilkoma pozaeuropejskimi miejscami docelowymi. Ponadto przedsiębiorstwo *Aer Lingus* oferuje loty dalekodystansowe, przede wszystkim do Stanów Zjednoczonych, a także świadczy usługi transportu towarów i udostępnia miejsca organizatorom wycieczek. Przedsiębiorstwo *Aer Lingus* posiada podstawową bazę w porcie lotniczym w Dublinie (oraz w mniejszym stopniu w Cork i Shannon), dysponując łącznie flotą 28 krótkodystansowych i 7 dalekodystansowych samolotów.

III. TRANSAKCJA

10. Przedmiotowa transakcja polega na przejściu wyłącznej kontroli nad przedsiębiorstwem *Aer Lingus* przez przedsiębiorstwo Ryanair w drodze publicznej oferty nabycia wszystkich znajdujących się w obrocie akcji. W okresie od września do listopada 2006 r. przedsiębiorstwo Ryanair rozpoczęło operację nabycia dużej liczby akcji, stanowiącej 25,17 % kapitału akcyjnego przedsiębiorstwa *Aer Lingus*. Dnia 5 października 2006 r. przedsiębiorstwo Ryanair ogłosiło publiczną ofertę nabycia całego kapitału akcyjnego przedsiębiorstwa *Aer Lingus*, z terminem zamknięcia w dniu 13 listopada 2006 r., który przedsiębiorstwo Ryanair przesunęło najpierw na dzień 4 grudnia 2006 r., a następnie 22 grudnia 2006 r. Ponieważ zakupy akcji przez przedsiębiorstwo Ryanair oraz jego publiczna oferta są ze sobą ściśle powiązane pod względem terminu oraz ostatecznego celu gospodarczego, nabycie akcji przed okresem obowiązywania publicznej oferty i w jego trakcie oraz sama publiczna oferta stanowią pojedynczą koncentrację w rozumieniu art. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Fakt, że od tego czasu oferta przedsiębiorstwa Ryanair formalnie wygasła nie oznacza, że sprawa nie jest już objęta jurysdykcją Komisji, gdyż przedsiębiorstwo Ryanair ogłosiło, że wystąpi z nową ofertą w razie zatwierdzenia transakcji przez Komisję⁽¹⁾.

IV. WYMIAR WSPÓLNOTOWY

11. Zgodnie z art. 1 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw przedmiotowa koncentracja ma wymiar wspólnotowy. Łączny obrót zainteresowanych przedsiębiorstw razem w skali światowej wynosi ponad 2 500 mln EUR, a ponadto zarówno obrót przedsiębiorstwa Ryanair, jak i *Aer Lingus* w skali Wspólnoty przekracza 100 mln EUR. Spełnione są zatem warunki określone w art. 1 ust. 3 lit. a) i d). Ponadto jest jasne, że przedsiębiorstwa Ryanair i *Aer Lingus* razem nie uzyskują więcej niż dwóch trzecich swojego łącznego obrotu w skali Wspólnoty w jednym i tym samym państwie członkowskim. Ustalenie, czy przedsiębiorstwa Ryanair i *Aer Lingus* razem uzyskują łączny obrót w wysokości ponad 100 mln EUR w co najmniej trzech państwach członkowskich, a każde z nich uzyskuje w tych państwach członkowskich co najmniej 25 mln EUR, zgodnie z wymogami art. 1 ust. 3 lit. b) i c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, zależy od geograficznego podziału obrotu tych przedsiębiorstw.
12. Niniejsza decyzja uwzględnia szereg metod podziału obrotu ze sprzedaży biletów na loty między różnymi państwami członkowskimi, w przypadku których nie jest możliwe ustalenie, gdzie klient znajduje się w chwili zakupu. Stwierdzono, że przy takim scenariuszu i w przedmiotowej sprawie spośród różnych możliwych metod najodpowiedniejsze wydają się w szczególności: metoda „50/50” oraz metoda oparta na miejscu wylotu dla każdego biletu (obie strony sprzedają na loty europejskie tylko bilety w jedną stronę), nawet jeżeli bilety na podróż w obie strony kupowane są w tym samym terminie, zwłaszcza w przypadku przedsiębiorstw świadczących usługi bezpośredniego transportu lotniczego, takich jak Ryanair lub *Aer Lingus*.

V. WŁAŚCIWE RYNKI

13. Działalność przedsiębiorstw Ryanair i *Aer Lingus* pokrywa się w dziedzinie usług rozkładowego pasażerskiego transportu lotniczego w obrębie EOG. Przedsiębiorstwo Ryanair utrzymuje, że ze względu na specyfikę jego modelu działalności gospodarczej oraz bardzo niskie koszty podstawowe, jego polityki cenowej nie ograniczają żadne linie lotnicze, lecz ogólne wydatki uznaniowe konsumentów. W niniejszej decyzji przyznano, że usługi rozkładowego transportu lotniczego rzeczywiście stanowią zróżnicowany rynek, charakteryzujący się szeregiem modeli działalności operacyjnej i gospodarczej oraz różnymi poziomami usług świadczonych przez linie lotnicze. Zarówno przedsiębiorstwo Ryanair, jak i *Aer Lingus* można uznać za przewoźników niskobudżetowych w odniesieniu do ich europejskiej działalności, jednak przedsiębiorstwo Ryanair jest w sposób oczywisty przewoźnikiem tanim, natomiast oferta przedsiębiorstwa *Aer Lingus* sytuuje je nieco wyżej, tzn. oferta ta zapewnia dodatkową jakość, której nie oferuje przedsiębiorstwo Ryanair (np. loty do droższych głównych portów lotniczych, podczas gdy przedsiębiorstwo Ryanair oferuje jedynie loty do drugorzędnych portów lotniczych). Znajduje to odzwierciedlenie w fakcie, że średnie opłaty pobierane przez przedsiębiorstwo *Aer Lingus* są wyższe niż w przypadku przedsiębiorstwa Ryanair. Niemniej pomimo tego poziomu zróżnicowania produktów, w niniejszej decyzji stwierdzono, że przedsiębiorstwa Ryanair i *Aer Lingus* konkurują w zakresie świadczenia wspomnianych usług.

⁽¹⁾ Zob. art. 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

14. Przedsiębiorstwo Ryanair twierdzi, że właściwy rynek produktowy obejmuje usługi bezpośredniego rozkładowego transportu lotniczego, przy czym każda trasa między miejscem wylotu a miejscem przylotu definiowana jest jako odrębny rynek. W niniejszej decyzji wyjaśniono, że jest to zgodne z dotychczasową praktyką decyzyjną Komisji ⁽¹⁾ oraz że podejście to zostało także potwierdzone szczegółowym badaniem rynku. Nie podtrzymano drugiej opcji, przewidującej zdefiniowanie ogólnego rynku lotów krótkodystansowych do/z Irlandii, który opierałby się w szczególności na zastępowalności od strony podaży między różnymi trasami ze wspólnej bazy stron w Dublinie. Zastępowalność od strony podaży nie byłaby w stopniu wystarczającym natychmiastowa i efektywna. Ponadto taka definicja rynku pomijałaby zastępowalność od strony popytu między różnymi trasami, która praktycznie nie istnieje w przypadku zdecydowanej większości klientów.
15. Dlatego też badanie rynkowe Komisji potwierdziło podejście W/P. Niemniej jednak istotne względy dotyczące podaży nie zostały pominięte; uwzględniono je w ramach oceny konkurencji.
16. Ponadto przedsiębiorstwo Ryanair twierdzi, że właściwe rynki W/P należy ograniczyć do par port lotniczy-port lotniczy, gdyż jego zdaniem nawet w przypadkach, kiedy w danym mieście lub w jego pobliżu znajduje się więcej portów lotniczych, klienci nie uważają takich portów lotniczych za zamienne. Badanie przeprowadzone przez Komisję wykazało jednakże, że klienci uważają wiele takich portów lotniczych za zamienne oraz że właściwe pary W/P dla wielu tras powinny być definiowane raczej zgodnie z zasadą miasto-miasto. Analiza jakościowa oraz ilościowa potwierdziły zastępowalność portów lotniczych dla pasażerów końcowych na 18 z łącznie 20 tras, w przypadku których w decyzji ustalono pokrywanie się działalności na poziomie miast. Tak więc w przedmiotowym przypadku obsługiwane różnych portów lotniczych jest jedynie elementem zróżnicowania oferty między konkurencyjnymi liniami lotniczymi w obrębie jednego rynku i nie uzasadnia definiowania dwóch różnych rynków.
17. Poniższa tabela przedstawia pary miast, w odniesieniu do których w decyzji dokonano oceny zastępowalności. Tylko w przypadku par Amsterdam/Eindhoven oraz Nantes/Rennes badanie rynku wykazało, że te porty lotnicze nie są zastępowalne:

Tabela 1

Wykaz portów lotniczych właściwych dla ustalenia par miast

Miasto		
Porty lotnicze		
Londyn	Manchester	Mediolan
Stansted (STN)	Manchester (MAN)	Mediolan Linate (LIN)
Heathrow (LHR)	Liverpool (LPL)	Malpensa (MXP)
Gatwick (LGW)	Leeds-Bradford (LBA)	Bergamo (Orio al Serio) (BGY)
Luton (LTN)		
London City (LCY)		
Barcelona	Birmingham	Newcastle
Barcelona (BCN)	Birmingham International (BHX)	Newcastle (NCL)
Girona-Costa Brava (GRO)	East Midlands (EMA)	Durham Tees Valley (MME)
Reus (REU)		

⁽¹⁾ Zob. np. sprawy COMP/M.3940 — Lufthansa/Eurowings, COMP/M.3280 — Air France/KLM, COMP/M.3770 — Lufthansa/Swiss.

Miasto		
Porty lotnicze		
Glasgow	Paryż	Lyon
Glasgow International (GLA)	Paryż Charles de Gaulle (CDG)	Lyon St Exupéry (LYS)
Prestwick (PIK)	Beauvais-Tillé (BVA)	Grenoble (GNB)
Tuluza	Nantes/Rennes	Bruksela
Tuluza Blagnac (TLS)	Rennes (RNS)	Bruksela (BRU)
Carcassonne (CCF)	Nantes Atlantique (NTE)	Charleroi Bruksela Południe (CRL)
Amsterdam	Frankfurt	Hamburg
Amsterdam Schiphol (AMS)	Frankfurt International (FRA)	Hamburg (HAM)
Eindhoven (EIN)	Hahn (HHN)	Lubeka Blankensee (LBC)
Wiedeń/Bratysława	Alicante	Bilbao
Wiedeń Schwechat International (VIE)	Alicante (ALC)	Bilbao Sondica (BIO)
Bratysława (BTS)	Murcia San Javier (MJV)	Vitoria (VIT)
Teneryfa	Rzym	Wenecja
Teneryfa Norte Los Rodeos (TFN)	Rzym Ciampino (CIA)	Wenecja (VCE)
Teneryfa Sur Reina Sofia (TFS)	Rzym Fiumicino (FCO)	Treviso (TSF)
Bolonia		
Bolonia Guglielmo Marconi (BLQ)		
Forlì (FRL)		

18. Badanie rynku potwierdziło także, że zasadniczo loty z międzylądowaniami oraz inne środki transportu nie mogą być traktowane jako zamienniki lotów bezpośrednich oferowanych przez strony na pokrywających się trasach. Transakcja wpływa jedynie na loty w obrębie Europy, cechujące się krótkimi czasami przelotu. Także w przeszłości Komisja zasadniczo wykluczała loty z międzylądowaniami w odniesieniu do tego typu tras (z zastrzeżeniem pewnych indywidualnie określanych wyjątków). Ponadto przedmiotowa sprawa dotyczy przede wszystkim pasażerów lotów bezpośrednich, niekorzystających wcale (Ryanair) lub w ograniczonym stopniu (Aer Lingus) z możliwości przesiadek, więc loty z przesiadkami są tym mniej atrakcyjne dla tego typu klientów. Ze względu na charakterystykę geograficzną Irlandii inne środki transportu są niedostępne (np. szybkie pociągi) lub niekonkurencyjne wobec transportu lotniczego (np. autobusy/promy).
19. Przedsiębiorstwo Ryanair twierdzi, że w szczególności na trasach o charakterze głównie rekreacyjnym czarterowe linie lotnicze wprowadzają znaczne ograniczenia konkurencji w odniesieniu do usług świadczonych przez strony. Niemniej jednak badanie rynku nie potwierdziło, aby czarterowe linie lotnicze w stopniu znaczącym ograniczały łączące się strony na trasach irlandzkich. Przeprowadzone przez Komisję badanie rynku wykazało, że w Irlandii, w przeciwieństwie do innych krajów, czarterowe linie lotnicze oferują jedynie bardzo niewiele tzw. suchych miejsc, tzn. miejsc sprzedawanych osobno, a nie w ramach wycieczki zorganizowanej dla klientów końcowych. Istnieją też argumenty za wyłączeniem działalności przewoźników czarterowych z rynku: w szczególności fakt, że świadczą oni inne usługi (miejsca czarterowe są w Irlandii sprzedawane głównie w ramach wycieczek zorganizowanych), prowadzą sprzedaż za pośrednictwem innych kanałów dystrybucji (praktycznie wyłącznie przez organizatorów wycieczek), oferują mniejszą elastyczność (loty czarterowe odbywają się zwykle jedynie w weekendy, stąd nie mogą zapewnić elastyczności, jaką oferują różne loty w trakcie tygodnia), a świadczone przez nich usługi mają często charakter sezonowy. Jednakże nawet gdyby uwzględnić sprzedaż „suchych miejsc”, nie wpłynęłoby to na ocenę oddziaływania przedmiotowej sprawy na konkurencję ze względu na bardzo ograniczoną liczbę sprzedawanych „suchych miejsc”.

20. Ponadto Komisja wprowadziła w przeszłości rozróżnienie między pasażerami, dla których ważne są względy czasowe, a pasażerami, dla których takie względy nie są ważne (lub między pasażerami podróżującymi w celach służbowych a pasażerami podróżującymi w celach rekreacyjnych). Niemniej jednak badanie rynku związane z przedmiotową sprawą potwierdziło, że ze względu na szczególną charakterystykę łączących się stron, odmienną od charakterystyki zapewniającej pełny zakres usług linii lotniczych, które oceniano w dotychczasowych przypadkach, w przedmiotowej sprawie rozróżnienie to nie uzasadnia definiowania odrębnych rynków. Mimo że dochodzi do takiego zróżnicowania klientów, w przedmiotowej sprawie nie jest możliwe zdefiniowanie dwóch odrębnych i różniących się grup klientów, gdyż oba łączące się przedsiębiorstwa nie wprowadzają rozróżnienia między tymi typami pasażerów, a ponadto między tymi dwiema skrajnymi grupami istnieje jeszcze szereg grup pośrednich. Dlatego też, mimo że w ocenie konkurencji uwzględniono łączny odsetek pasażerów, dla których względy czasowe odgrywają większą rolę, nie ma odrębnie zdefiniowanych rynków dla tych grup pasażerów.
21. Oceniając, czy dwa porty lotnicze są zamiennie z punktu widzenia klientów, Komisja uwzględniła liczne źródła informacji:
- odległości i czasy podróży porównano z orientacyjną wartością odniesienia wynoszącą 100 km/1 godz. czasu jazdy samochodem. Wspomniana wartość odniesienia została użyta jako punkt wyjścia i poddana interpretacji w świetle specyfiki odnośnego portu lotniczego oraz innych uwzględnianych elementów,
 - poglądy konkurentów podmiotu powstałego z połączenia, z którymi Komisja zapoznała się w trakcie badania rynku. Prawie wszyscy konkurenci uznali główne i drugorzędne porty lotnicze za zamiennie dla pasażerów, dla których nie są ważne względy czasowe,
 - poglądy portów lotniczych i organów ds. lotnictwa cywilnego w państwach członkowskich, w zakresie, w jakim poglądy takie zostały wyrażone w trakcie prowadzonego przez Komisję badania oraz wyniki sprawozdań takich organów, sporządzonych niezależnie od proponowanej transakcji,
 - gdy było to właściwe, Komisja brała pod uwagę również fakt, że porty lotnicze tworzą tzw. system portów lotniczych zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych,
 - praktyki marketingowe, w szczególności sposób, w jaki przedsiębiorstwo Ryanair prowadzi marketing swoich usług, a także fakt, że niektóre porty lotnicze przedstawia się jako obsługujące określone miasto/konurbację, uważa się za dowody dodatkowe, gdyż są to niektóre z elementów branżowych pod uwagę przez klientów przy zakupie biletów lotniczych przez Internet,
 - szacowany odsetek pasażerów podróżujących daną trasą w celach rekreacyjnych. Ogólnie uznaje się, że pasażerowie podróżujący w celach rekreacyjnych zwracają większą uwagę na ceny. Bardziej od pasażerów podróżujących w celach służbowych są oni skłonni zdecydować się na dłuższy łączny czas podróży, jeżeli oznacza to niższy łączny koszt podróży. Dlatego też w przypadku tras, na których szacowany odsetek pasażerów podróżujących w celach rekreacyjnych jest wysoki, zasadne jest założenie, że zamienność portów lotniczych z punktu widzenia pasażerów jest raczej większa niż mniejsza,
 - ewentualne istnienie usług transportowych łączących drugorzędne porty lotnicze i niektóre miasta oraz ich marketing za pośrednictwem własnych stron internetowych przedsiębiorstwa Ryanair lub ich organizację przez samo przedsiębiorstwo Ryanair uważa się za dowody dodatkowe,
 - w miarę dostępności wyniki przeprowadzonej przez Komisję analizy korelacji cen dla tras łączących Dublin z siedemnastoma miastami, oraz
 - ankieta przeprowadzona wśród klientów w porcie lotniczym w Dublinie, będąca pośrednim dowodem dotyczącym zamienności niektórych par portów lotniczych od strony popytu.
22. Na podstawie powyższych dowodów w decyzji stwierdza się, że na potrzeby oceny proponowanej transakcji właściwym rynkiem jest rynek usług bezpośredniego rozkładowego pasażerskiego transportu lotniczego. Rynki takie definiowane są zgodnie z zasadą W/P, która zależnie od uwarunkowań danej pary W/P, może obejmować dwa lub więcej portów lotniczych po jednej ze stron W/P (zasięg oddziaływania).

VI. OCENA KONKURENCJI

23. W decyzji podkreśla się, że proponowana transakcja jest odmienna od poprzednich spraw w dziedzinie transportu lotniczego, ocenianych przez Komisję, ponieważ obie łączące się strony są tanimi przewoźnikami, skupiającymi się na świadczeniu usług transportu bezpośredniego w obrębie Europy. Ponadto połączenie to scaliłoby dwie linie lotnicze, których obecność jest szczególnie widoczna w ich silnych bazach w porcie lotniczym w Dublinie, gdzie po połączeniu obsługiwałyby one ok. 80 % europejskiego ruchu krótkodystansowego. W rezultacie działalność przedsiębiorstw Aer Lingus i Ryanair pokrywa się na bezprecedensowo dużej liczbie tras.

24. W decyzji ustalono łącznie 35 tras, na których działalność stron pokrywa się. Poniższa tabela zawiera wykaz takich pokrywających się tras, z wyszczególnieniem udziałów rynkowych stron i ich obecnych konkurentów.

Tabela 2

Trasy, na których pokrywa się działalność przedsiębiorstw Ryanair i Aer Lingus wraz z udziałami rynkowymi łączących się stron oraz wszystkich obecnych konkurentów ⁽¹⁾

Trasa	Ryanair	Aer Lingus	Razem	Obecni konkurenci	Udział
Dublin — Alicante	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		(0–5 %)
Dublin — Barcelona	(40–50 %)	(30–40 %)	(70–80 %)	Iberia/Clickair	(20–30 %)
Dublin — Berlin	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin — Bilbao/Vitoria	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin — Birmingham	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin — Bolonia	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin — Bruksela	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin — Edynburg	(70–80 %)	(20–30 %)	100 %		
Dublin — Faro	(40–50 %)	(50–60 %)	100 %		
Dublin — Frankfurt	(40–50 %)	(40–50 %)	(80–90 %)	Lufthansa	(10–20 %)
Dublin — Glasgow	(50–60 %)	(30–40 %)	(90–100 %)	Loganair	(0–10 %)
Dublin — Hamburg/Lubeka	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin — Kraków	(30–40 %)	(40–50 %)	(70–80 %)	SkyEurope	(20–30 %)
Dublin — Londyn	(40–50 %)	(30–40 %)	(70–80 %)	BMI	(10–20 %)
				British Airways	(0–10 %)
				CityJet	(0–10 %)
Dublin — Lyon	(30–40 %)	(60–70 %)	100 %		
Dublin — Madryt	(20–30 %)	(30–40 %)	(60–70 %)	Iberia	(30–40 %)
Dublin — Malaga	(30–40 %)	(60–70 %)	(90–100 %)	Spanair	(0–10 %)
Dublin — Manchester	(70–80 %)	(20–30 %)	(90–100 %)	Luxair	(0–10 %)
Dublin — Marsylia	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin — Mediolan	(30–40 %)	(60–70 %)	100 %		
Dublin — Newcastle	(70–80 %)	(20–30 %)	100 %		
Dublin — Paryż	(40–50 %)	(30–40 %)	(80–90 %)	AF/CityJet	(10–20 %)
Dublin — Poznań	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin — Ryga	(40–50 %)	(20–30 %)	(70–80 %)	Air Baltic	(20–30 %)
Dublin — Rzym	(40–50 %)	(50–60 %)	100 %		
Dublin — Salzburg	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin — Sewilla	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Dublin — Teneryfa	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		

⁽¹⁾ Tabela nie uwzględnia ewentualnego dodania „suchych miejsc” (tzn. biletów lotniczych sprzedawanych osobno, nie w ramach zorganizowanych wycieczek) oferowanych przez niektóre czarterowe linie lotnicze na niektórych z odnośnych tras wakacyjnych. Ponieważ jednak udział takich „suchych miejsc” jest nieznaczący, ich dodanie nie zmieniłoby sytuacji.

Trasa	Ryanair	Aer Lingus	Razem	Obecni konkurenci	Udział
Dublin — Tuluza/Carcassonne	(60–70 %)	(30–40 %)	100 %		
Dublin — Wenecja	(40–50 %)	(50–60 %)	100 %		
Dublin — Wiedeń/Bratysława	(20–30 %)	(50–60 %)	(70–80 %)	SkyEurope	(20–30 %)
				Austrian Airlines	(0–10 %)
Dublin — Warszawa	(30–40 %)	(30–40 %)	(60–70 %)	LOT	(10–20 %)
				Norwegian Airline Shuttle	(10–20 %)
Shannon — Londyn	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Cork — Londyn	(50–60 %)	(40–50 %)	100 %		
Cork — Manchester	(40–50 %)	(10–20 %)	(60–70 %)	bmibaby	(30–40 %)
				Aer Arann	(0–10 %)

25. Transakcja prowadziłaby do uzyskania monopolu na 22 trasach oraz bardzo dużych łącznych udziałów w rynku, wynoszących ponad 60 %, na kolejnych 13 trasach.
26. Przedsiębiorstwo Ryanair argumentuje na swoją obronę, że dwie łączące się strony nie są najbliższymi konkurentami oraz że „różnią się fundamentalnie” i „zajmują różne obszary na rynkach, na których działają”. Ponadto przedsiębiorstwo Ryanair utrzymuje, że nie ma poważnych barier wejścia na rynek, wynikających z zatorów komunikacyjnych w portach lotniczych oraz że łączące się strony nie mają żadnej szczególnej pozycji w Dublinie ani w Irlandii w ogóle, która uniemożliwiałaby konkurencyjnym liniom lotniczym wejście na odnośne rynki czy nawet zakładanie baz dla swoich samolotów w Irlandii.
27. Ponadto przedsiębiorstwo Ryanair twierdzi, że istnieje szereg konkurencyjnych linii lotniczych, które byłyby w stanie wejść na pokrywające się trasy w przypadku podniesienia cen przez podmiot powstały z połączenia. Na wielu trasach, na których łączny udział stron w rynku wynosi 100 %, w docelowym porcie lotniczym rzeczywiście obecni są potencjalni konkurenci. Na przykład w Berlinie bazy mają Air Berlin, Lufthansa, Germanwings oraz easyJet. To samo dotyczy Birmingham i linii Flybe, BA, BMI oraz easyJet (itd.). Według przedsiębiorstwa Ryanair tacy potencjalni konkurenci nie muszą mieć bazy w porcie lotniczym w Dublinie, by wywierać skuteczny nacisk konkurencyjny na podmiot powstały z połączenia, natomiast mogliby wejść na odnośne trasy z istniejących baz w docelowych portach lotniczych poza Irlandią lub nawet bez żadnej bazy na którymkolwiek końcu trasy. Jednakże zgodnie z bardziej szczegółowym omówieniem zawartym w decyzji, wyniki przeprowadzonego przez Komisję badania nie potwierdzają, aby ci przewoźnicy wywierali nacisk konkurencyjny tak skuteczny jak ten, który strony wywierają na siebie nawzajem.

Połączenie eliminuje istniejącą konkurencję między dwoma najbliższymi konkurentami na trasach irlandzkich

28. Przedsiębiorstwo Aer Lingus, mimo że jest byłym flagowym irlandzkim przewoźnikiem państwowym, wdrożyło plan restrukturyzacji i znacząco zmieniło swój model działalności gospodarczej, przyjmując profil tani (bądź „budżetowych” lub „niedrogich”) linii lotniczych, skupiających się na świadczeniu usług transportu bezpośredniego na trasach krótkodystansowych. Usługi objęte opłatą podstawową pobieraną przez przedsiębiorstwo Aer Lingus zasadniczo odpowiadają usługom objętym opłatą podstawową pobieraną przez przedsiębiorstwo Ryanair. Mimo że nadal istnieją różnice w zakresie usług oferowanych przez obu przewoźników, znajdujące odzwierciedlenie także w różnych poziomach opłat, nie wyklucza to wywierania przez przedsiębiorstwa Ryanair i Aer Lingus na siebie nawzajem skutecznego nacisku konkurencyjnych. Przeciwnie, badanie rynku potwierdziło, że na trasach, na których obie z nich prowadzą działalność, każda z nich bierze pod uwagę opłaty pobierane i usługi świadczone przez drugą i odpowiednio dostosowuje swoją ofertę. Ponadto większość konkurentów działających na pokrywających się trasach to przewoźnicy świadczący usługi w pełnym zakresie (np. Lufthansa, Air France/CityJet, Iberia, BMI) lub mniejsze regionalne linie lotnicze, często skupiające się na klientach biznesowych (np. Loganair, Luxair lub mające siedzibę w Dublinie linie lotnicze Aer Arann), których nie można uznać za bliskich konkurentów stron. Poza tym ankieta przeprowadzona wśród klientów wykazała, że pasażerowie uważają strony za bardziej zastępowalne względem siebie niż względem pozostałych przewoźników.

29. Badanie potwierdziło zatem, że usługi łączących się stron są bliskimi zamiennikami na zróżnicowanym rynku usług pasażerskiego transportu lotniczego i że między przedsiębiorstwami Ryanair i Aer Lingus istnieje wysoki stopień konkurencji w zakresie miejsc docelowych, liczby miejsc, rozkładów lotów, cen oraz usług transportu do/z Irlandii. Komisja stwierdziła zwłaszcza, że każde z przedsiębiorstw uważnie obserwuje zachowania drugiego. W szczególności w swoich systemach zarządzania zyskami wykorzystują one specjalne oprogramowanie, służące do monitorowania opłat pobieranych przez konkurenta oraz dostosowują liczbę miejsc i ceny w reakcji na konkurencyjne zachowania drugiego z przedsiębiorstw. Jeżeli sprzedaż biletów na dany lot jest niższa od przewidywanej (np. ze względu na niższe ceny/promocje wprowadzone przez konkurenta), analitycy obu przedsiębiorstw starają się stymulować popyt, zwykle zwiększając liczbę miejsc dostępnych w tańszych kategoriach cenowych. Znajduje to potwierdzenie w fakcie, że w swoich kampaniach marketingowych oba przedsiębiorstwa prezentują niskie opłaty jako kluczowy argument i często porównują się ze sobą nawzajem. Proponowana transakcja wyeliminowałaby więc ważną rywalizację między dwiema stronami na szeregu tras, na których ich działalność się pokrywa, co doprowadziłoby do wzrostu cen. Potwierdza to także przeprowadzona przez Komisję analiza ilościowa, dostarczająca dowodów dotyczących wpływu działalności przedsiębiorstwa Ryanair na opłaty pobierane przez przedsiębiorstwo Aer Lingus.
30. Oprócz konkurencji na bezpośrednio pokrywających się trasach w decyzji zwrócono także uwagę na fakt, że obaj przewoźnicy posiadają bazę w tym samym porcie lotniczym, co doprowadziło do powstania dynamicznego środowiska konkurencyjnego, w którym obaj przewoźnicy często wchodzą na nowe trasy i rezygnują z innych tras. Zatem przedmiotowa transakcja nie tylko eliminuje rzeczywistą konkurencję na obecnie pokrywających się trasach, ale także eliminuje przedsiębiorstwa Ryanair i Aer Lingus jako przedsiębiorstwa, które z największą dozą prawdopodobieństwa weszłyby na trasy do/z Irlandii, obecnie obsługiwane przez tylko jedną ze stron.

Barierzy wejścia na rynek zdominowany przez podmiot powstały z połączenia są poważne

31. Badanie przeprowadzone przez Komisję potwierdziło istnienie poważnych barier wejścia na rynek, które utrudniałyby nowym podmiotom dostęp do tras, na których pokrywa się działalność łączących się stron. Bariery te mają w szczególności związek z: (i) niekorzystnym położeniem wynikającym z nieprowadzenia działalności na dużą skalę („bazy”) w Dublinie; (ii) znaczącymi kosztami początkowymi oraz zagrożeniami dla każdego nowego konkurenta na rynku obsługiwanym już przez dwie silne linie lotnicze z dobrze ugruntowanymi markami, zwłaszcza w Irlandii; (iii) reputacją przedsiębiorstwa Ryanair, którego reakcje w stosunku do przedsiębiorstw wchodzących na rynek są uważane za agresywne; (iv) ograniczeniami przepustowości portu lotniczego w Dublinie, a także w niektórych docelowych portach lotniczych.
32. W decyzji przedstawiono szereg dowodów potwierdzających, że duża baza w Dublinie zapewnia każdemu przewoźnikowi obsługującemu trasy do/z Dublina istotne korzyści pod względem kosztów i elastyczności. Dlatego też eliminacja głównego rzeczywistego lub potencjalnego konkurenta przedsiębiorstwa Ryanair, dysponującego bazą w Dublinie (oraz w mniejszym stopniu w Cork i Shannon) w sposób nieunikniony prowadziłaby do zmniejszenia nacisków konkurencyjnych, którym podlega przedsiębiorstwo Ryanair na trasach irlandzkich. Żaden z pozostałych przewoźników nie byłby w stanie skutecznie zastąpić przedsiębiorstwa Aer Lingus, z jego obecną elastycznością i niskimi kosztami, w konkurencji na szeregu tras do/z Irlandii. Każde nowe przedsiębiorstwo wchodzące na rynek musiałoby rywalizować z silnym i posiadającym ugruntowaną pozycję podmiotem powstałym z połączenia, dysponującym znaczącą przewagą pod względem kosztów, będącym w stanie zareagować szybko na wejście dowolnego nowego przedsiębiorstwa jedynie na kilku trasach do/z Irlandii. Należy jednak stwierdzić, że przewoźnicy posiadający bazę w docelowym porcie lotniczym mogą odnosić podobne korzyści związane z bazą na tej konkretnej trasie. Przewoźnicy ci jednakże stoją w obliczu innych barier wejścia na rynek, ustalonych w trakcie badania, a poza tym, jak stwierdza się poniżej, nic nie wskazuje na to, aby którykolwiek z nich był prawdopodobnym nowym przedsiębiorstwem na rynku, mogącym wywierać wystarczające naciski konkurencyjne na podmiot powstały z połączenia.
33. Znaczące koszty wejścia na rynek i zagrożenia związane są z faktem, że trasy z Irlandii do pozostałych krajów europejskich są obecnie zdominowane przez przedsiębiorstwa Ryanair i Aer Lingus, mające dobrze ugruntowane marki i obsługujące dużą liczbę tras. Według potencjalnych przedsiębiorstw wchodzących na rynek rywalizacja z tymi dwiema dobrze ugruntowanymi markami czyni konkurencję znacznie trudniejszą niż w innych krajach, w których brak dwóch tanich przewoźników posiadających mocną pozycję na rynku i duże bazy. Ponadto na wielu spośród pokrywających się tras znaczący odsetek pasażerów pochodzi z Irlandii. W związku z tym każde nowe przedsiębiorstwo wchodzące na rynek byłoby zmuszone do zainwestowania poważnych środków w marketing i promocję w Irlandii. Ponadto w decyzji przedstawiono kilka przykładów agresywnych reakcji przedsiębiorstwa Ryanair na wejście nowych przedsiębiorstw na rynki irlandzkie. Na przykład w 2005 r. przedsiębiorstwo easyJet usiłowało wejść na trzy trasy z Londynu do trzech irlandzkich regionalnych portów lotniczych. Przedsiębiorstwo Ryanair zareagowało natychmiast, obniżając opłaty i zwiększając liczbę miejsc, aby wyeliminować przedsiębiorstwo easyJet z irlandzkiego rynku. Podobnie wiele konkurencyjnych linii lotniczych stwierdziło, że biorąc pod uwagę ograniczoną wielkość rynku irlandzkiego oraz inwestycje i zagrożenia związane z wejściem na ten rynek, lepsze możliwości dostępne są w innych krajach Europy.

34. Co do ograniczeń przepustowości, wynikających z przydziałów czasu na start lub lądowanie, w decyzji podkreślono, że (inaczej niż w poprzednich przypadkach połączeń w dziedzinie transportu lotniczego) mimo ich znaczenia stanowią one jedynie część ogólnych barier wejścia na rynek. Ograniczenia przepustowości portu lotniczego w Dublinie dotyczą tylko godzin szczytu. Jednakże nawet jeżeli zatory komunikacyjne w porcie lotniczym w Dublinie nie występują przez cały czas, to i tak stanowią barierę dla potencjalnych przedsiębiorstw wchodzących na rynek, utrudniającą im skuteczną rywalizację z przedsiębiorstwami Aer Lingus i Ryanair, w szczególności na trasach, gdzie niezbędne są usługi o dużej częstotliwości, obejmujące godziny szczytu. Ponadto na szeregu spośród tych tras zatory komunikacyjne w docelowych portach lotniczych (w szczególności w Londynie, Paryżu, Frankfurtu i Mediolanie) także stanowią bariery wejścia na rynek dla przewoźników, którzy ze względów mających związek z popytem nie mogą skutecznie korzystać z żadnych ewentualnych zastępczych portów lotniczych (takich jak Paris — Beauvais czy Frankfurt — Hahn). Co więcej, ograniczenie przepustowości w Dublinie (gdzie większość porannych przydziałów czasu na start lub lądowanie wykorzystywałby podmiot powstały z połączenia) stanowi poważną barierę dla wszystkich linii lotniczych, zamierzających utworzyć w porcie lotniczym w Dublinie bazę umożliwiającą działalność na większą skalę.

Konkurenci prawdopodobnie nie zrekompensują ograniczenia konkurencji spowodowanego transakcją

35. Ze względu na opisane powyżej bariery wejścia na rynek, prowadzone przez Komisję badanie rynku dodatkowo dotyczyło ustalenia przewoźników mających możliwość i motywację do wejścia na pokrywające się trasy i wywierania skutecznego nacisku konkurencyjnych na podmiot powstały z połączenia. W decyzji oceniono, w jakim stopniu poszczególni konkurenci mogą planować podjęcie konkurencji z podmiotem powstałym z połączenia przedsiębiorstw Ryanair i Aer Lingus w przypadku podwyżki cen.
36. Potencjalne przedsiębiorstwa wchodzące na rynek, których wejście rozważono w decyzji bardziej szczegółowo to Air France/CityJet, Aer Arann, easyJet, British Airways, BMI/bmibaby, Flybe/BA Connect, SkyEurope, Air Berlin oraz Clickair. Niemniej jednak większość tych przewoźników, w odpowiedzi na ankietę rynkową oraz podczas wywiadów, o których mowa powyżej, opisała bariery wejścia na rynek i trudności, które pojawiłyby się w przypadku podjęcia konkurencji z zajmującym silną pozycję podmiotem powstałym z połączenia. W decyzji stwierdzono, że nie można oczekiwać, aby jakiegokolwiek linie lotnicze podjęły na większą skalę konkurencję z podmiotem powstałym z połączenia przedsiębiorstw Ryanair/Aer Lingus, wywierając na podmiot ten naciski konkurencyjne porównywalne z naciskami, jakie obecnie wywierają na siebie nawzajem przedsiębiorstwa Ryanair i Aer Lingus.
37. W związku z tym badanie rynku nie potwierdziło, aby wejście nowego przedsiębiorstwa lub jego ekspansja na pokrywających się trasach były prawdopodobne, miały miejsce we właściwym czasie oraz wystarczyły do wywierania nacisków konkurencyjnych na podmiot powstały z połączenia, a więc zrekompensowania eliminacji konkurencji między przedsiębiorstwami Ryanair i Aer Lingus na tych trasach.

Wniosek

38. W decyzji stwierdzono, że transakcja znacząco utrudniłaby skuteczną konkurencję na szeregu tras do i z Irlandii.

Obrona efektywności

39. Przedsiębiorstwo Ryanair twierdzi, że proponowane połączenie nie wiąże się z żadnymi zagrożeniami dla konkurencji. Gdyby nawet obawy takie zachodziły, przedsiębiorstwo Ryanair twierdzi, że połączenie nie spowodowałoby wystąpienia efektów jednostronnych ze względu na zwiększenie efektywności oraz jego szczególny model działalności gospodarczej. Takie zwiększenie efektywności miałyby zasadniczo wynikać z zastosowania taniego modelu działalności gospodarczej i umiejętności z zakresu zarządzania przedsiębiorstwa Ryanair w stosunku do przedsiębiorstwa Aer Lingus. Według przedsiębiorstwa Ryanair umożliwiłoby to obniżenie kosztów operacyjnych przedsiębiorstwa Aer Lingus do poziomu właściwego dla przedsiębiorstwa Ryanair. Zwiększenie efektywności miałyby wystąpić w dziedzinie kosztów eksploatacji samolotów, operacji naziemnych, kosztów personelu, kosztów konserwacji, opłat lotniskowych, sprzedaży dodatkowej i dystrybucji.
40. Przedsiębiorstwo Ryanair twierdzi, że takie zwiększenie efektywności nie może być osiągnięte w drodze żadnej alternatywnej transakcji ani indywidualnie przez którąkolwiek ze stron transakcji. Utrzymuje ono, że zwiększenie efektywności odczują także konsumenci dzięki obniżonym opłatom. Ponadto twierdzi ono, że domniemane obniżenie kosztów w żaden sposób nie wpłynie na jakość usług świadczonych przez przedsiębiorstwo Aer Lingus (która uległaby wręcz poprawie).

41. Zasady, zgodnie z którymi Komisja ocenia zwiększenie efektywności, przedstawiono w motywie 29 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw ⁽¹⁾ oraz w opracowanych przez Komisję wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych ⁽²⁾. Aby Komisja uznała, że zwiększenie efektywności rekompensuje niekorzystny wpływ połączenia na konsumentów, musi ono być możliwe do sprawdzenia (tzn. uzasadnione, poddane analizie ilościowej oraz, w razie potrzeby, poparte wewnętrznymi badaniami i dokumentami), musi cechować się prawdopodobieństwem przyniesienia korzyści konsumentom oraz nie może być w podobnym stopniu osiągnięte środkami mniej antykonkurencyjnymi niż proponowana koncentracja (specyfika połączenia). Te trzy warunki — możliwość sprawdzenia, specyfika połączenia i korzyść dla konsumentów — muszą być spełnione łącznie.
42. W decyzji uznaje się, że argumenty przedsiębiorstwa Ryanair dotyczące zwiększenia efektywności nie są możliwe do sprawdzenia, ponieważ polegają zasadniczo na ogólnym twierdzeniu, że może ona zastosować swój model działalności gospodarczej, w szczególności w odniesieniu do poziomu kosztów, do przedsiębiorstwa Aer Lingus bez wystarczającego uwzględnienia związanego z tym pogorszenia właściwości produktu i spadku dochodów. W decyzji stwierdza się, że kilka spośród argumentów przedsiębiorstwa Ryanair dotyczących zwiększenia efektywności opiera się na bardzo stanowczych założeniach, których nie można zweryfikować w sposób niezależny. Tak więc argumenty przedsiębiorstwa Ryanair dotyczące zwiększenia efektywności nie spełniają już pierwszego z trzech łącznych warunków określonych w wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych. Dla pełnego przedstawienia zagadnienia decyzja zawiera także ocenę specyfiki połączenia w odniesieniu do argumentów przedsiębiorstwa Ryanair dotyczących efektywności oraz potencjalnych korzyści dla konsumentów.
43. W decyzji stwierdzono, że argumenty przedsiębiorstwa Ryanair dotyczące efektywności nie są możliwe do sprawdzenia i nie odnoszą się do specyfiki połączenia. Nawet w przypadku spełnienia obu warunków, wzrost efektywności wpłynąłby na stałe koszty przedsiębiorstwa Aer Lingus (obsługa samolotów), przez co nie jest pewne, czy konsumenci odczuliliby płynące z tego korzyści. Ponadto decyzja odnosi się do wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych, argumentując, że jest bardzo mało prawdopodobne, aby połączenie prowadzące do sytuacji rynkowej zbliżonej do monopolu lub prowadzące do podobnego poziomu siły rynkowej mogło zostać uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem, ponieważ zwiększenie efektywności byłoby wystarczające do przeciwdziałania potencjalnym antykonkurencyjnym skutkom połączenia.

VII. PROPONOWANE ŚRODKI ZARADCZE

44. Dnia 17 kwietnia 2007 r. przedsiębiorstwo Ryanair przedstawiło, wraz z odpowiedzią na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń, zobowiązania mające na celu eliminację zagrożeń dla konkurencji, wskazanych w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń („wstępne zobowiązania fazy II”). Po spotkaniu z Komisją poświęconym aktualnej sytuacji, które odbyło się dnia 26 kwietnia 2007 r. i podczas którego przedsiębiorstwo Ryanair poinformowano o początkowej ocenie wstępnych zobowiązań fazy II przez Komisję, dnia 3 maja 2007 r. przedsiębiorstwo Ryanair przedstawiło zmodyfikowany zbiór zobowiązań (zwany dalej „ostatecznymi zobowiązaniami”) ⁽³⁾.
45. Zobowiązania składają się na tzw. środek zaradczy w zakresie dostępu. Zgodnie z przykładem poprzednich spraw dotyczących linii lotniczych, zobowiązania przedsiębiorstwa Ryanair mają na celu przede wszystkim usunięcie istniejących barier wejścia na rynek dla innych linii lotniczych. Obejmują one następujące cztery elementy:
- 1) Przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Heathrow: przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązuje się udostępnić przydziały czasu na start lub lądowanie dla trasy do Londynu — Heathrow w ramach tzw. mechanizmu dzierżawy. Zgodnie z tekstem ostatecznych zobowiązań przydziały te są zastrzeżone wyłącznie dla przedsiębiorstw British Airways i Air France (umożliwiając im oferowanie (2–6) lotów dziennie w każdym kierunku).
 - 2) Przydziały czasu na start lub lądowanie dla innych tras z/do Dublina: przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązuje się także udostępnić przydziały na innych pokrywających się trasach z/do Dublina, umożliwiając liniom lotniczym — zdaniem przedsiębiorstwa Ryanair — korzystanie z maksymalnie (4–8) samolotów bazujących w Dublinie. Ponadto przedsiębiorstwo Ryanair oferuje udostępnienie w razie potrzeby równoważnej liczby przydziałów w określonych docelowych portach lotniczych na pokrywających się trasach.
 - 3) Przydziały czasu na start lub lądowanie dla tras z/do Shannon/Cork: w ostatecznych zobowiązaniach przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązuje się także do udostępnienia, w razie potrzeby, przydziałów na pokrywających się trasach rozpoczynających się w Cork i Shannon ((6–10) przydziałów dziennie w Cork oraz (6–10) przydziałów dziennie w Shannon oraz równoważna liczba przydziałów w Londynie/Stansted dla lotów do Londynu/Stansted plus (0–4) przydziały na lądowanie oraz (0–4) przydziały na start w Cork i Liverpoolu w celu ułatwienia wejścia na trasę Cork — Manchester/Liverpool).

⁽¹⁾ Zob. art. 2 ust. 1 lit. b) oraz motyw 29.

⁽²⁾ Wytyczne w sprawie oceny horyzontalnego połączenia przedsiębiorstw na mocy rozporządzenia Rady w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz.U. C 31 z 5.2.2004, str. 5).

⁽³⁾ Przedsiębiorstwo Ryanair przedstawiło już zobowiązania w fazie I badania dnia 29 listopada 2006 r. („wstępne zobowiązania fazy I”), które następnie dnia 14 grudnia 2006 r. zostały zastąpione zmienionym zbiorem zobowiązań („zmienione zobowiązania fazy I”).

- 4) „Nabywca zewnętrzny”: w „liście intencyjnym” przedsiębiorstwo Ryanair oferuje także, że „nie sfinalizuje nabycia przedsiębiorstwa Aer Lingus” przed znalezieniem „nabywcy”, który zobowiąże się do wykonywania przydziałów na start lub lądowanie dla przedsiębiorstwa korzystającego z (4–8) samolotów bazujących w Dublinie.
- 5) Zobowiązania dotyczące opłat/marki: przedsiębiorstwo Ryanair oferuje natychmiastowe obniżenie opłat pobieranych przez przedsiębiorstwo Aer Lingus na trasach krótkodystansowych o co najmniej 10 %, natychmiastową eliminację dopłat za paliwo pobieranych przez przedsiębiorstwo Aer Lingus na trasach dalekodystansowych, zachowanie marki Aer Lingus oraz kontynuację oddzielnej działalności przedsiębiorstw Ryanair i Aer Lingus.
- 6) Utrzymanie częstotliwości lotów: przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązuje się nie zwiększać liczby ani częstotliwości lotów na żadnej z domniemanych pokrywających się tras „w razie wejścia nowego przedsiębiorstwa na trasę” z przekroczeniem łącznych częstotliwości lotów przedsiębiorstw Ryanair i Aer Lingus na każdej trasie przez okres sześciu sezonów IATA po finalizacji połączenia. Zobowiązuje się także nie zmniejszać częstotliwości na tych trasach, „o ile trasa nie jest lub nie stanie się nierentowna”.
46. W decyzji stwierdzono, że proponowane zobowiązania w istotnej mierze nie są w stanie zaradzić rozpoznany problemom z zakresu konkurencji, w związku z czym zarówno ze względów formalnych, jak i merytorycznych są one niewystarczające do przeciwdziałania znaczącym zakłóceniom skutecznej konkurencji. W decyzji przedstawia się następujące argumenty:
- Jest wątpliwe, czy środek zaradczy dotyczący przydziałów czasu na start lub lądowanie jest właściwy w przypadku przedmiotowej transakcji. Przedsiębiorstwa Aer Lingus i Ryanair są bowiem tanimi liniami lotniczymi, latającymi do drugorzędnych, a często także do innych wolnych od zatorów komunikacyjnych portów lotniczych. Zatory komunikacyjne w portach lotniczych nie są głównym powodem, dla którego inne linie lotnicze nie wchodzi na rynek irlandzki, a środek dotyczący przydziałów nie stanowi żadnego rozwiązania w odniesieniu do pozostałych rozpoznanych barier wejścia na rynek. Przedsiębiorstwo Aer Lingus to obecnie jedyne linie lotnicze konkurujące na większą skalę z przedsiębiorstwem Ryanair na trasach irlandzkich, natomiast konkurenci potwierdzili, że nie zamierzają podejmować rywalizacji z dwiema dobrze znanymi markami w sytuacji, kiedy rywal prowadzi bardzo agresywną politykę cenową.
 - Oferowane środki zaradcze dotyczące przydziałów prawdopodobnie nie spowodują wejścia znaczącej liczby przedsiębiorstw na pokrywające się trasy. Ponieważ wspomniany środek zaradczy jedynie ułatwia wejście (nie stanowi natomiast zbycia przedsiębiorstwa), występować musi pewne prawdopodobieństwo, że pojawią się nowe przedsiębiorstwa. Z badania rynku wynika jednakże, że z pominięciem kilku pojedynczych tras (w szczególności trasy Dublin — Londyn/Heathrow) nie można znaleźć żadnego nowego przedsiębiorstwa.
 - Niejasne i sprzeczne zapisy: treść obecnej propozycji zobowiązań nie jest jasna, gdyż występuje w niej wiele sprzeczności oraz niejasnych lub niejednoznacznych sformułowań, co rzuca cień wątpliwości na realność zobowiązań jako takich, gdyż wątpliwe jest, czy byłyby one w ogóle wykonalne i możliwe do wyegzekwowania.
 - Zakres zobowiązań jest niewystarczający. Nawet gdyby środki zaradcze zachęciły nowe przedsiębiorstwa do wejścia na rynek, zakres, w jakim weszłyby one na trasy byłby stanowczo zbyt mały, aby zrekomensować eliminację wzajemnego konkurencyjnego oddziaływania stron. Badanie rynku potwierdziło, że przydziały czasu na (4–8) samolotów (lub (6–10) z uwzględnieniem Londynu) nie wystarczyłyby do zastąpienia nacisków konkurencyjnych wywieranych obecnie przez przedsiębiorstwo Aer Lingus. W chwili obecnej przedsiębiorstwa Aer Lingus i Ryanair używają, odpowiednio, 22 i 19 samolotów. Wprawdzie przedsiębiorstwo Aer Lingus ze swoimi 22 samolotami obsługuje nie tylko pokrywające się trasy, jednak badanie potwierdziło, że (4–8) lub (6–10) samolotów to zbyt mała liczba, aby obsłużyć wszystkie pokrywające się trasy z/do Dublina.
 - W propozycjach przedsiębiorstwa Ryanair brak przydziałów czasu w ważnych docelowych portach lotniczych.
 - Zobowiązania nie zapewniają wejścia jednego, pojedynczego przedsiębiorstwa stosującego model działalności gospodarczej mogący zrekomensować konkurencję wyeliminowaną przez połączenie.
 - Ponadto zachodzą poważne wątpliwości, czy przedsiębiorstwo Ryanair w sposób zgodny z prawem mogłoby się rzec przydziałów czasu przedsiębiorstwa Aer Lingus w porcie lotniczym Heathrow, gdyż statut tych linii lotniczych przyznaje prawo weta rządowi Irlandii, który mógłby zablokować przekazanie przydziałów.
 - W odniesieniu do różnych zobowiązań przedstawionych przez przedsiębiorstwo Ryanair i dotyczących stosowanych praktyk (obniżenie opłat pobieranych przez przedsiębiorstwo Aer Lingus o 10 %, zniesienie dopłat za paliwo, utrzymanie częstotliwości lotów, utrzymanie odrębnych marek), w decyzji zauważono, że nie odnoszą się one bezpośrednio do żadnego z rozpoznanych problemów z zakresu konkurencji. Ponadto budzą one wiele wątpliwości dotyczących monitorowania i możliwości egzekwowania. Zawierają także elementy osłabiające, a nie wzmacniające konkurencję.

47. Po spotkaniu poświęconym aktualnej sytuacji oraz dalszych rozmowach uzupełniających, dnia 1 czerwca 2007 r. przedsiębiorstwo Ryanair przedstawiło projekt zmienionego zbioru zobowiązań. Tekst ten został przedstawiony wprost jako projekt, bez podpisu i bez spełnienia niezbędnych wymogów formalnych. Tak więc formalnie przedsiębiorstwo Ryanair nie przedstawiło nowych zobowiązań, a Komisja nie miała obowiązku uwzględnić ich oceny w decyzji. Ponadto termin przedstawienia zobowiązań zgodnie z rozporządzeniem w sprawie wykonania rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw upłynął dnia 3 maja 2007 r. W wyjątkowych okolicznościach Komisja wprawdzie może akceptować zmiany przedstawionych środków zaradczych, nawet gdy niemożliwe jest ponowne badanie rynku, jednakże takie zobowiązania muszą zawierać jasno określone rozwiązania wszystkich rozpoznanych problemów z zakresu konkurencji.
48. Niemniej jednak projekt zmienionych zobowiązań, nawet gdyby został złożony z dopełnieniem formalności, nie byłby wystarczający do eliminacji wszystkich niedociągnięć rozpoznanych w poprzednim zbiorze zobowiązań. W szczególności projekt zmienionych zobowiązań w dalszym ciągu zakładał przekazanie przydziałów czasu na start lub lądowanie (tzn. umożliwienie dostępu do infrastruktury portu lotniczego) i nie zawierał żadnych nowych elementów odnoszących się do pozostałych ustalonych barier wejścia na rynek, a zatem umożliwiającym Komisji rewizję negatywnych wyników badania rynku w odniesieniu do prawdopodobieństwa rzeczywistego wejścia na rynek nowych przedsiębiorstw. Ponadto zakres gwarantowanego wejścia nowych przedsiębiorstw nadal był niewystarczający, gdyż zobowiązania przewidywały nowe przedsiębiorstwo zewnętrzne dysponujące (6–10) samolotami. Projekt nie przewiduje także przekazania przydziałów czasu we wszystkich właściwych docelowych portach lotniczych, w szczególności w portach lotniczych, w których występują zatory komunikacyjne. Pozostałe nierozstrzygnięte problemy to w szczególności brak pewności prawnej w odniesieniu do przydziałów czasu w porcie lotniczym Londyn Heathrow oraz nieprecyzyjne kryteria dotyczące nabywcy zewnętrznego.

VIII. WNIOSEK

49. W decyzji stwierdza się, że zgłoszona koncentracja stanowiłaby znaczące zakłócenie konkurencji na wspólnym rynku lub w znacznej jego części w rozumieniu art. 2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, w szczególności w wyniku powstania dominującej pozycji przedsiębiorstw Ryanair i Aer Lingus na 35 trasach z oraz do Dublina, Shannon i Cork, a także powstania lub wzmocnienia ich dominującej pozycji na 15 innych trasach z oraz do Dublina i Cork. W związku z powyższym niniejszą decyzją uznaje się przedmiotową koncentrację za niezgodną ze wspólnym rynkiem i Porozumieniem EOG na mocy art. 8 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz art. 57 Porozumienia EOG.
-